Anno 63 — C. C. colla Posta — TORINO, Mercoledì 7 Agosto 1929 - Anno VII — MATTINO — Num. 186

LA STAMPA

Frangar, non flectar

L'attacco laburista al piano Young

Snowden insiste per una nuova ripartizione delle annualità

(DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE)

La prima seduta all'Aja

L'Aja, 6 notte.

La Conferenza delle riparazioni si svolge in un ambiente suggestivo: il Binnenhof, dove si trovano le sale per le sedute e gli uffici della Conferenza e, infiniti gli edifici che nei loro stili diversi ricordano i momenti più tragici e gloriosi della lotta del popolo olandese per l'indipendenza. La facciata gotica della Sala dei Cavalieri e dei misteriosi edifici cui si accede per scale strettissime, ispira la visione di uomini armati, o, per essere più pacifici, di lussuose carrozze con le dame vestite alla Rembrandt; ma le automobili e gli uomini in cilindro ci richiamano alla realtà moderna, la più tirannica della realtà, quella delle cifre.

Colui che mostra « i denti e le unghie »

I delegati si vanno radunando nella sala delle sedute che è la prima camera. Quivi si raccoglievano gli Stati Generali olandesi nel secolo diciassettesimo; un enorme ritratto è nel mezzo di una parete, quello dell'ultimo re d'Olanda, perchè, a quello che sembra, l'attuale sovrana, la regina Guglielmina, o non può avere tale onore perchè donna, o dovrà attendere di passare nel regno dell'al di là. Nel mezzo è una grande tavola ovale; il seggio della presidenza è occupato dal ministro degli Esteri olandese, Debelaers, il quale ha alla destra la delegazione francese composta dal Presidente del Consiglio, Briand, e dei ministri Cheron e Loucheur; alla sinistra la delegazione inglese con Snowden, Henderson, Graham; seguono poi a sinistra i rappresentanti dell'Italia, Mosconi, Grandi e Durazzo; del Giappone, della Jugoslavia, della Romania, della Cecoslovacchia e del Portogallo; a destra i delegati belgi, la delegazione tedesca, la sola composta da quattro membri, delegazione *kolossal*, coi ministri Stresemann, Hilferding, Curtius, Wirth; la delegazione greca e la delegazione polacca. Sono quindi dodici gli Stati presenti alla seduta plenaria della Conferenza. Sapremo poi con quali limitazioni siano stati ammessi quegli Stati che non hanno partecipato alla compilazione dell'ordine del giorno di Ginevra.

La figura più notata è quella di Snowden; la curiosità è viva non solo per la parte di cane ringhioso, di orco che mostra denti e unghie, come lo definiscono i giornali inglesi, che egli ha l'intenzione di rappresentare in questa Conferenza, ma anche per l'aspetto fisico. Piccolo, asciutto, cammina faticosamente appoggiandosi su due bastoni; la mascella è abitualmente chiusa quasi in segno di continuo sforzo, mentre gli occhi hanno una mobilità intensa. Nell'attesa e poi durante i discorsi sembra guardare con diffidenza i suoi colleghi; non sorride, non applaude, è veramente l'inglese che si sente estraneo in ogni altro luogo, che non vede che gli affari della propria nazione, e questa solitudine è rafforzata nell'uomo da un cumulo di ideologie politiche, sociali, economiche che acquistano una logica solo per il suo pensiero.

Prime schermaglie

Sono da poco passate le undici quando il colpo di martello (la brutta usanza di Ginevra!) fa nascere un silenzio generale; il ministro olandese apre la seduta con una frase che non è davvero sacramentale: « Dedichiamo un minuto ai nostri amici fotografi ». Gli obbiettivi scattano e solo dopo che questo nuovo rito di ogni assemblea è terminato, Debelaers pronunzia le parole di saluto.

Briand risponde?

« Il compito è difficile, ma esso investe la causa dell'intera umanità. (E' una delle solite affermazioni di pretto stile briandista). La interdipendenza fra i popoli appare una necessità sempre più stringente ».

Il Presidente del Consiglio francese nota con insistenza questo concetto, sia come preludio al suo progetto degli Stati Uniti d'Europa, sia per avvertire indirettamente l'Inghilterra dell'impossibilità di seguire una politica di isolamento.

Il discorso di Briand è applaudito da quasi tutti i delegati. Come era noto, solo a Briand era stato conferito l'incarico di portare il saluto di ringraziamento al Governo olandese. Ma ecco Stresemann alzarsi e prendere la parola. Col suo abituale atteggiamento oratorio, le mani in tasca o ai fianchi, egli parla rapido, conciso, a scatti. Vuole precisare alcune affermazioni di Briand: all'Aja non ci sono soltanto delle questioni finanziarie, ma anche delle questioni politiche. In quanto al principio della solidarietà economica dei popoli, egli non desidera lasciare al suo collega francese l'esclusivo beneficio di una simile propaganda: occorrerà razionalizzare le attività economiche in senso più vasto di quello attuale, e auspica il giorno in cui le barriere doganali non saranno che il ricordo di un triste passato.

Dopo aver fatto entrare nel suo discorso perfino Bismarck «il più grande statista del mio paese», Stresemann conclude con tale fiero monito:

« Si ha l'impressione che dopo Locarno il polso della vita politica non abbia battuto secondo il ritmo auspicato, e che la fiducia dei popoli sia alquanto venuta meno; nella vita delle Nazioni non c'è nulla di peggiore della delusione ».

Sembra che ormai la seduta sia finita; il presidente ha già battuto il colpo di martello, ma Snowden domanda la parola. Egli coglie l'occasione per rivolgere un saluto augurale di pronta guarigione al cancelliere tedesco Müller e a Poincaré.

La seduta privata

Nel pomeriggio alle 4, la Conferenza si è riunita in seduta privata. Dopo la lunga riunione protrattasi per quasi due ore e mezza, è uscito il seguente comunicato:

« Su proposta di Briand, il signor Jaspar, Presidente del Consiglio belga, è stato invitato ad assumere la presidenza per questa riunione. Il signor Jaspar ha iniziato il suo discorso di apertura inviando una lode agli esperti compilatori del piano Young e ricordando che il loro lavoro si è compiuto con l'assistenza e sotto la presidenza di esperti americani. Nelle future riunioni plenarie, i presidenti delle Delegazioni dei Paesi invitanti (i sei di Ginevra) terranno la presidenza seguendo l'ordine alfabetico. Maurice Hankey è stato nominato segretario generale, per organizzare il Segretariato in collaborazione coi segretari delle varie Delegazioni. E' stata decisa, in via di massima, la formazione di due Commissioni, una che consideri il lato finanziario, l'altra il lato politico delle questioni in discussione. Ma prima si è ritenuta opportuna una discussione generale.

« Il signor Snowden ha aperto la discussione con un discorso in cui egli ha indicato un numero di questioni che concernono gli interessi britannici; egli ha condiviso il vivo desiderio del signor Jaspar per il successo della Conferenza. E' stato deciso di continuare la discussione generale domattina, alle ore 10 ».

Come si vede, le questioni di procedura vengono affrontate con una cautela che finisce nell'adozione di misure di compromesso le più anodine possibili. Così è avvenuto per la scelta del luogo della Conferenza; così è avvenuto per la scelta del Presidente della Conferenza e per la formazione del segretariato. Ogni cancelleria ieri, ogni delegazione oggi, vigila affinchè le sue posizioni non vengano indebolite da qualche successo avversario. Veramente la suscettibilità è arrivata a tal punto di ipersensibilità; e si che gli uomini di fronte si vantano ciascuno di possedere la formula magica per la pace perpetua!

L'intransigenza inglese

Intorno alle dichiarazioni di Snowden, il comunicato si esprime con qualche frase eufemistica; in realtà il Cancelliere dello Scacchiere ha esposto senza alcuna transazione le intenzioni manifestate già alla Camera dei Comuni. E' stata una lettura lunga, estenuante; in alcuni momenti la frase è eccessivamente tagliente come quando accusa gli esperti di non avere tenuto fede alla parola data di rispettare gli accordi preesistenti; in altri, vuol parere definitivo come quando afferma che in Inghilterra, nel Parlamento e fuori, non c'è nessuno che non condivida lo stesso pensiero. La tesi del Ministro laburista è ormai abbastanza nota perchè sia necessario soffermarsi ampiamente sui suoi particolari che del resto forniranno materia per i prossimi giorni. Riassumendola, l'Inghilterra si lamenta che sia stata ridotta la sua percentuale delle quote fissate; che non sia stata compresa nella distribuzione della parte incondizionata dell'annualità Young, e che non sia stato eliminato il regime delle riparazioni in natura, in carbone sopra tutto. I tre punti si possono ribattere facilmente; infatti, la quota britannica di Spa è stata mantenuta per i pagamenti futuri: è vero che rimane scoperto il *deficit* inglese per il saldo dei debiti con l'America nel passato, ma anche la Gran Bretagna doveva assoggettarsi a qualche sacrificio, perchè altrimenti non si sarebbe potuto attuare un nuovo piano di riparazioni; la parte incondizionata delle riparazioni corrisponde al margine residuale dopo il pagamento dei debiti e quindi l'Inghilterra non poteva esservi compresa; le riparazioni in natura sono mantenute, ma con un ritmo decrescente fino alla loro totale abolizione dentro pochi anni, e ciò col fine di non danneggiare improvvisamente l'economia tedesca attrezzatasi per tale regime.

Snowden non ha risparmiato la Francia (essa ha i cinque sesti dell'annualità incondizionata); non ha risparmiato l'Italia, perchè noi avremmo migliorato la nostra quota di Spa, mentre sappiamo che quanto ci è stato riconosciuto costituisce una minima soddisfazione ai nostri diritti; non ha risparmiato il Belgio. Nè le piccole nazioni, che sono state accarezzate in qualche loro velleità, possono molto sperare dai progetti del signor Snowden.

La stessa Germania, se ha ascoltato con piacere qualche allusione ironica alla continuazione dell'occupazione renana, non può accettare la tesi ribadita dallo Snowden che il piano Young si è ispirato a una comprensione perfetta del principio della capacità di pagamento tedesca.

Ricerca di una via d'uscita

Ma la critica alle dichiarazioni del ministro laburista britannico non è il problema di oggi, è il problema di domani. Oggi si impongono alcune considerazioni di diverso carattere. L'illusione, nutrita fino a qualche ora fa che al contatto dell'ambiente internazionale, Snowden moderasse il suo programma di revisione dell'approvato piano Young, è svanita; la minaccia si è concretata in una presa di posizione precisa: Renania, commissione di conciliazione, tutto il meccanismo è arrestato da questa nuova pregiudiziale. I tedeschi vogliono dar prova di indifferenza, trincerandosi dietro la teorica: legalità dello sgombro indipendentemente dal piano Young; ma la realtà è ben diversa, a meno che essi non adottino il motto del « tant pis tant mieux ».

La Conferenza si è appena iniziata, e già è alla ricerca di una via di uscita. La discussione generale potrà continuare ancora qualche seduta; poi si dovrà procedere alle realizzazioni. Possono le richieste inglesi rientrare nei lavori della Commissione finanziaria, lavori che debbono essere di perfezionamento, di rifinitura del piano Young ma che non possono e non debbono mutare il suo carattere di insieme? Oppure la manovra inglese punta ad altri obbiettivi, finora appena individuabili nella Banca internazionale, e quindi si addolcirà in una protesta preliminare di principio?

Si dice che l'arte della diplomazia consista nel guadagnare tempo: domani vedremo quale sarà l'atteggiamento delle varie Potenze in merito all'offensiva di Snowden, quale sarà la loro capacità di resistenza e, per la Germania, quale sarà l'abilità nel tentativo di mutare fronte.

Alfredo Signoretti

Il pessimismo di Berlino

Berlino, 6 notte.

I giornali commentano l'apertura della Conferenza dell'Aja con pessimismo non minore di quello con cui essi ne hanno accompagnato, negli ultimi giorni, la preparazione. Non diremo un'attenuazione, ma una messa a fuoco di tale pessimismo si ha, tuttavia, questa sera in due commenti, tutti e due importanti per il carattere semi-ufficioso che presentano, cioè uno della *Corrispondenza tedesca politico-diplomatica*, e l'altro del *Vorwaerts*. La semi-ufficiosa Agenzia così scrive:

« Nessuno si nasconde che gli inizi di questa grande intrapresa siano tutt'altro che lusinghieri, e che i molteplici desideri e gli umori che da ogni parte si contrastano siano tutt'altro che segni di una facile intesa. Per quanto noi crediamo che la pubblica discussione che da lungo tempo si svolge su questo argomento abbia già abbastanza chiarito i punti fondamentali dei problemi, al fine di evitare perdita di tempo nella loro ulteriore elaborazione, tuttavia non possiamo nasconderci quali grandi materiali difficoltà siano ancora da superare. Il punto in luce in tutta questa massa oscura è costituito dalla duplice constatazione: primo, che è evidentemente generale e concorde il desiderio di un regolamento totale delle questioni rimaste insolute dalla guerra, e in secondo luogo, che l'esecuzione del piano Young sia nell'interesse vivissimo della Francia. E' dunque sperabile che i vari desideri contrastanti, per quanto riguarda i singoli problemi, si pareggino al fine di raggiungere una soluzione. Che da parte tedesca si nutra il sincero desiderio di contribuire a ciò con tutte le forze, sempre che siano tenute d'occhio le più assolute necessità del popolo tedesco, le quali sono state fatte presenti in ogni tempo in piena sincerità, ce lo dimostra la composizione, l'entità e la competenza della Delegazione tedesca ».

Punti fermi

Altri punti fermi pone poi il *Vorwaerts*, che scrive:

« Vi sono delle esigenze, delle ragioni che in grazia del loro stesso peso riescono poi sempre, alfine, a vincere tutte le resistenze. Una di queste esigenze è che dalla Germania non si possono più ormai pretendere ulteriori pagamenti secondo il piano Dawes, dopo che gli esperti di Parigi hanno riconosciuto la necessità di una considerevole riduzione. La seconda esigenza è che l'occupazione della Renania, constatata ormai la condotta politica della Germania e la sua provata disposizione di regolare definitivamente il problema delle riparazioni, assumendosi gravi oneri, ha perduto ogni base giuridica e politica e morale ».

Di questi punti fermi che il giornale pone, esso si tiene così sicuro che arriva a dire:

« Così è che perfino un naufragio della Conferenza dell'Aja non muterebbe gran che al futuro andare delle cose, e non sarebbe nemmeno per la Germania un motivo di sgomento. Ma per l'Europa tutta — ammonisce il giornale — per l'idea stessa della collaborazione internazionale e per la garanzia della pace mondiale, questa Conferenza è talmente fondamentale e capitale che essa assolutamente non deve fallire ».

Pochissimi sono i giornali della sera che arrivano in tempo a commentare la seduta vera e propria della Conferenza. Uno di questi è la *Deutsche Allgemeine Zeitung*, che ha inviato all'Aja il suo stesso direttore, dottor Klein, il quale così esprime le sue impressioni dopo la prima seduta:

« La cosa più importante in questa prima seduta ufficiale è stata che il delegato tedesco, già fin dal primo momento, ha chiaramente e senza possibilità di equivoci, esposto la tesi della Germania, che cioè le questioni politiche, vale a dire quella dello sgombro e quella della Sarre, siano discusse contemporaneamente a quelle finanziarie. Dalla stampa francese invece si può rilevare come in Francia si desideri innanzi tutto l'accettazione del piano Young senza riserve e senza condizioni e poi, posticipatamente, uso Locarno, si possa anche essere eventualmente disposti a discutere delle « ripercussioni » dell'accettazione fatta. Ora — dice Klein — l'interpretazione che noi diamo al discorso di Stresemann è questa: che egli abbia voluto formalmente far nota fin dal primo momento la sua protesta contro la possibilità di un simile procedimento. I nostri avversari, dunque, hanno già saputo subito fin dal primo istante che nella seduta segreta di oggi, che doveva seguire a quella pubblica, la Germania avrebbe sostenuto questo punto di vista ».

G. P.

Il corso della sterlina

Parigi, 6 notte.

Negli apprezzamenti che si emettono sul modo in cui comincia ad impostarsi la Conferenza dell'Aja, non bisogna mancare di tener calcolo che la Francia potrebbe all'occorrenza disporre di un forte mezzo di pressione sull'Inghilterra: il corso della sterlina. Fino a questo momento, la stampa francese autorizzata respinge sdegnosamente ogni attacco inglese al riguardo, adducendo in appoggio una serie di circostanze dalle quali risulterebbe in modo positivo la nessuna parte avuta finora dalla Banca di Francia nelle oscillazioni inquietanti subite dalla valuta inglese.

Secondo l'opinione dei tecnici parigini, tali oscillazioni sono unicamente da imputare alla presenza dei socialisti al Governo del Regno Unito e al persistere delle cause di malessere che da tanto tempo pesano sulla situazione industriale della Gran Bretagna. In quanto alla Banca di Francia, i suoi bilanci provano come da parecchie settimane essa si sia astenuta dall'intervenire in alcun modo sul mercato dei cambi. Il 20 giugno marzo essa aveva, infatti, in portafogli uno scarto di divise per l'ammontare di 25 miliardi e 871 milioni di franchi. Il 25 luglio detto scarto era di 25 miliardi e 801 milioni di franchi. E' dunque impossibile sostenere che l'istituto di emissione francese abbia buttato sul mercato delle divise per far ribassare la sterlina. Al contrario, essa ne ha comprate. Come spiegare in tal caso la perdita di punti subita da quella valuta? Con le operazioni delle Banche private. Le recenti importazioni di oro inglese in Francia sono effetto, e non causa, del ribasso del cambio britannico. Il corso della sterlina; essendo disceso al di sotto di franchi 123,90, cioè del *gold point*, le Banche private di Parigi e di Londra ne hanno approfittato per acquistare oro dalla Banca d'Inghilterra e rivenderlo alla Banca di Francia. La Banca di Francia avrebbe forse potuto rifiutarlo? Sarebbe assurdo pretenderlo, trattandosi alla fin dei conti di una importazione risultante dalla normale meccanica monetaria e non essendovi esempio che un istituto di emissione si sia mai opposto ad un movimento di valuta metallica dalla bilancia dei conti. Senza dire che la legge del 25 giugno 1928 obbliga in ogni caso la Banca di Francia a rendersi acquirente di tutto l'oro disponibile sulla base del corso del franco stabilizzato.

La sola cosa che possa sorprendere in questo insieme di fatti è lo stato creditore della bilancia dei conti francese, dato che il tasso di interesse è più basso a Parigi che non altrove e che quindi i capitali dovrebbero avere interesse ad emigrare piuttosto che ad immigrare. Ma ciò si è verificato perchè la Francia ha subìto negli ultimi mesi un notevole rialzo di prezzi e di conseguenza si è finito con l'assorbire le disponibilità in eccedenza. Le Banche private piuttosto che chiedere questi franchi alla Banca di Francia hanno generalmente preferito vendere le loro divise di cui hanno grosse riserve, a costo di perdervi, avendole comprate a più di 124.

Ma qualche giornale francese, come stasera l'*Intransigeant*, non tralascia di avvertire Snowden con il dovuto tatto che, se l'ostilità britannica all'Aja dovesse andare troppo oltre, Parigi ha tra le sue armi la possibilità di giuocare molto seriamente al ribasso della sterlina.

C. P.

Il ritiro delle riserve auree francesi dalla Banca d'Inghilterra

Roma, 6 notte.

La notizia che la Francia sta provvedendo a ritirare, a mezzo di aeroplani, le cospicue riserve auree depositate alla Banca d'Inghilterra, e i commenti cui il fatto ha dato luogo nei circoli finanziari londinesi, sono stasera ampiamente riportate dai giornali romani. Il *Giornale d'Italia*, commentando il fatto, trova perfettamente comprensibile che il ritiro delle enormi riserve auree, possedute dalla Francia in Inghilterra fino a una misura doppia dei depositi aurei della Banca d'Inghilterra, non sia tale da far piacere agli inglesi. Ma ciò, secondo il giornale, dovrebbe ispirare agli uomini politici inglesi maggior senso di prudenza circa i rapporti internazionali. « Va al potere il laburismo — scrive il *Giornale d'Italia* — e immediatamente fa il broncio e si contrappone alla politica francese. Si apre la Conferenza dell'Aja, e il Governo inglese vi si presenta con un preordinato bagaglio di ostilità contro le tesi sostenute, si badi bene, non solo dalla Francia, ma anche dall'Italia e dal Belgio.

« L'atteggiamento britannico urta in pieno gli interessi francesi; si possono forse attendere gli inglesi una supina sopportazione da parte di Parigi? Noi non siamo molto addentro alle segrete cose dell'alta Banca britannica, ma i dati forniti dal *Times* mostrano la gravità della situazione in rapporto allo spostamento dell'oro. La morale è facile: che cosa accadrebbe il giorno in cui il Governo francese, punto sul vivo, si decidesse a ritirare i suoi depositi aurei? ».

La Delegazione italiana a Ginevra

Roma, 6 notte.

S. E. il Capo del Governo ha designato, come rappresentanti dell'Italia all'Assemblea della Società delle Nazioni, che avrà inizio il 2 settembre prossimo a Ginevra, S. E. il sen. Vittorio Scialoja, ministro di Stato, primo delegato; S. E. l'ambasciatore conte Lelio Bonin-Longare, ministro di Stato; S. E. Edmondo Rossoni, ministro di Stato, delegati.

Mosca rifiuta l'intervento delle Potenze e continua ad armarsi

(Per telegrafo dal nostro corrispondente)

Mosca, 6 notte.

Il conflitto sovietico-cinese, dalla fase stazionaria nella quale si era assopito da qualche giorno, accenna a passare ad una nuova fase attiva e di grande interesse. Secondo notizie attendibili pervenute qui, Washington avrebbe in animo di proporre l'intervento amichevole delle sei potenze interessate in Cina — America, Inghilterra, Francia, Giappone, Italia e Germania — per farsi mediatrici nel conflitto. Dovrebbe essere nominata una Commissione mista, con carattere arbitrale, alla quale le parti in dissenso dovrebbero rimettersi per la risoluzione pacifica del conflitto.

Frattanto dovrebbe essere nominato il nuovo direttore della ferrovia, scegliendolo fra i cittadini di una delle Potenze meno interessate direttamente nella questione — un italiano o un tedesco — allo scopo di garantire la ripresa del traffico e permettere alla Commissione di svolgere la sua inchiesta e la sua opera conseguente in perfetta serenità, senza preoccupazioni immediate e senza fretta.

La notizia, che è data oggi dai giornali come certa, ha provocato subito vive proteste ed è stata accolta con scetticismo.

Un simile intervento costituirebbe per Mosca la prova diretta dei suoi fondati sospetti secondo i quali le Potenze tenterebbero di internazionalizzare la ferrovia che appartiene esclusivamente ai Soviet e alla Cina.

La Pravda afferma che Mosca non permetterà mai un intervento di questo genere, i cui fini sono evidenti, e perciò saprà opporsi con tutti i mezzi al verificarsi di un evento così pericoloso per i diritti e per gli interessi dei Soviet.

Si prevede, invece, che Nanchino accetterà la proposta di Washington, perchè il Governo nazionalista troverebbe così la via per raggiungere lo scopo di partecipare direttamente all'amministrazione della ferrovia manciuriana, dalla quale finora era stato escluso dalle resistenze del Governo di Mukden.

Mosca fa affidamento sul Giappone che intenderebbe — a quanto si afferma in ambienti bene informati — prendere una sua diretta iniziativa, in rapporto e in considerazione dei suoi interessi prevalenti in Manciuria; spera perciò nel disaccordo delle Potenze, e specialmente nella difficoltà di conciliare i punti di vista americano e francese. L'attività di Washington in Cina, da una parte, e i piani della Banca russo-asiatica di Parigi, dall'altra, potrebbero essere la causa del dissenso sulla quale i Soviet giuocano tutte le loro speranze odierne.

I giornali pubblicano notizie confortanti sul rafforzamento della potenzialità bellica dell'esercito sovietico: si costruiscono tanks, aeroplani, fucili, munizioni ininterrottamente.

Il prestito di 750 milioni di rubli destinato alla difesa procede benissimo.

Riteniamo che, di fronte al pericolo di un intervento straniero, Mosca possa tentare, con qualche risultato, l'accordo diretto con Mukden, auspice il Giappone il quale avrebbe interesse a sventare il giuoco di Nanchino e del Governo americano.

Pietro Sessa.

Il "Conte Zeppelin„

Dubbi sulla riuscita del giro del mondo — Tre soli passeggeri americani — Vivaci polemiche pro e contro l'impiego dei dirigibili nelle traversate atlantiche — I progetti di Eckener e della « Hamburg Line»

Lakehurst, 6 notte.

Il Conte Zeppelin è stato oggi sottoposto ad un esame minuzioso e accurato. I 45 uomini dell'equipaggio non hanno avuto un'ora di sosta; i meccanici hanno visitato scrupolosamente i motori e li hanno rimessi a punto; il personale addetto ha continuato a caricare il carburante e a disporre tutto per la partenza che rimane fissata per domani mercoledì, nel tardo pomeriggio. Nei serbatoi del dirigibile sono stati immessi venticinquemila metri cubi di gas blu; e una riserva di quindici tonnellate di benzina e benzolo è stata distribuita nei serbatoi della zavorra liquida. Come si sa, la benzina non è la principale forma di carburante adoperata dallo Zeppelin; la più sensazionale novità in materia è costituita dal nuovo gas blu, già adoperato nella precedente traversata e ormai entrato nell'uso, dopo la magnifica prova data nell'ottobre scorso.

Continuano le polemiche

Col carburante che è già a bordo, il Conte Zeppelin potrà tenere l'aria per 120 ore. Continuano frattanto sui giornali le discussioni intorno all'impiego dei dirigibili come mezzi ordinari di trasporto dall'Europa all'America. I tecnici sono di vari pareri: c'è chi si dichiara, senz'altro, entusiasta del progetto già annunziato, e che dovrebbe avere attuazione dal 1931 in poi, quello cioè di stabilire linee regolari fra l'Europa e l'America con quattro dirigibili tipo Zeppelin che farebbero la traversata in 70 ore, a sei volte al mese; c'è invece chi dubita molto della possibilità di attuare un simile progetto; qualche altro poi discute la convenienza dei viaggi aerei, sostenendo che, data la velocità che hanno raggiunto i transatlantici, il viaggio per mare offra maggiori garanzie e maggiori comodità: il viaggio in dirigibile potrà soddisfare la curiosità di quanti vogliono provare l'emozione del volo, ma non potrà mai costituire un comodo e sicuro mezzo di trasporto; sarebbe destinato quindi a decadere presto.

I giornali non mancano di trarre dalle vicende del viaggio conclusioni circa il futuro di questo sistema di navigazione, specie per ciò che riguarda il traffico delle merci e dei passeggieri tra il vecchio ed il nuovo mondo. Salvo qualche rarissima eccezione, tutti i commenti odierni concordano nell'affermare che la traversata dell'Oceano compiuta dallo Zeppelin dimostra ancora una volta essere ben lontano il giorno in cui l'aeronave potrà spodestare il piroscafo. I più pessimisti fanno osservare che un grande transatlantico, come ad esempio il Mauritania, ha compiuto il viaggio da Cherbourg a New York in 120 ore, trasportando migliaia di passeggieri, migliaia di tonnellate di carico. Nè l'aeronave può offrire condizioni sue proprie ai viaggiatori tormentati dal male di mare; a bordo dello Zeppelin si è sofferto il mal di mare ancora più che a bordo di un ordinario transatlantico.

Il Bremen poi ha battuto recentemente il « record » traversando l'Atlantico in poco più di cento ore.

Affermazione di principio

Dov'è, dunque, la convenienza di preferire il dirigibile al transatlantico? Contro il parere dei critici che condannano il dirigibile e si rifiutano, in base alle risultanze del viaggio, di ammettere che il futuro riservi larghi campi di azione, altri, più prudenti riconoscono che una grande mole di ricerche e di tentativi deve essere ancora compiuta da tecnici e navigatori prima che il dirigibile possa venire utilizzato come il più rapido ed il più appropriato mezzo di comunicazione tra l'Europa e l'America, ma, in ogni caso, il dottor Eckener, a giudizio di questi critici, ha reso un inapprezzabile servizio all'aeronautica, dimostrando come sia possibile di congiungere il vecchio e il nuovo mondo per via aerea. L'affermazione di principio è indubbiamente fra le più brillanti e, perciò, di grande valore. Tanto più che le maestranze germaniche hanno costruito un vascello aereo che è veramente un modello. Nulla è stato dimenticato o trascurato. Valga per tutte l'impianto radio.

La lunghezza d'onda del posto di telegrafia del dirigibile è di 900 metri con gli aerodromi e di 2444 metri con il posto tedesco K.A.W. La lunghezza d'onda della telefonia senza fili è di 1020 metri e il suo indicatore automatico è D.E.N.N.E. Sull'Atlantico il Conte Zeppelin può comunicare col posto tedesco e con quello americano W.C.C.

Il dirigibile inoltre, è provvisto di un apparecchio di trasmissione di immagini per radio, molto prezioso per la trasmissione dei bollettini meteorologici; così lo Zeppelin riceve per immagine una carta completa e ciò gli permette di evitare a tempo le zone pericolose.

Il giro del mondo riuscirà ?

Un altro problema appassiona la pubblica opinione: lo Zeppelin riuscirà a fare il giro del mondo? Per ora neanche il successo della seconda traversata oceanica del dirigibile tedesco scuote le preferenze per i più pesanti dell'aria, ossia per gli aeroplani.

Un critico trova che il solo fatto interessante emerso dal nuovo volo transoceanico dello Zeppelin è che da dieci anni in qua i progressi nella costruzione dei dirigibili rimangono praticamente nulli. L'aeronave inglese R. 34 nel luglio del 1919 traversò l'Atlantico dall'Inghilterra all'America in 108 ore e nel viaggio di ritorno impiegò 75 ore. Lo Zeppelin, quantunque le sue dimensioni superino di gran lunga quelle dell'R. 34, non si è palesato capace di un rendimento molto superiore.

Su per giù questa è la morale che tirano un po' tutti. C'è un giornale che invoca addirittura dagli esperti un verdetto definitivo, che se fosse di condanna per i dirigibili servirebbe certamente a fare risparmiare soldi. Agli inni che sono stati elevati ai voli dello Zeppelin, si oppone il semplice rilievo che un regolare servizio postale, per mezzo di aeroplani, quale è quello fra l'Inghilterra e l'India, procede da ormai quattro mesi liscio e continuativo, cronometrico e perfetto.

Il Comandante Eckener, che in questi giorni è assediato dai giornalisti e fatto segno a continue interviste, ha dichiarato che i motori della nave hanno fatto ottima prova e che sono in stato perfetto. Tutto il complesso della nave ha magnificamente resistito alle difficoltà non piccole del viaggio ed il forte vento incontrato ha soltanto causato piccoli strappi all'involucro che sono stati subito facilmente riparati.

In un'altra intervista il dottor Eckener ha dichiarato che l'anno prossimo egli intende costruire un nuovo dirigibile che avrà un diametro maggiore del Conte Zeppelin, ma sarà soltanto un po' più corto. La nuova aeronave sarà di molto più rapida. Esso disporrà di 8 motori invece di 5. La traversata oceanica richiederà così 12 ore di meno. Il nuovo dirigibile potrà portare 24 passeggeri, ma avrà però più spazio per il carico morto, per la posta, che rendono anche di più del carico dei passeggeri. Occorreranno ancora parecchi anni secondo Eckener perchè sia possibile sviluppare pienamente l'aeronavigazione fra i due Continenti, ma è ormai una promessa sicura e di ottimo rendimento. Certo per ridurre le spese di un servizio occorrerebbe disporre di parecchi dirigibili.

Il dottor Kip della Hamburg Amerika Line anche egli intervistato ha detto: « Il nostro viaggio è stato estremamente piacevole. Abbiamo percorso 5 mila miglia in 67 ore, da continente a continente, con una velocità media di 94 chilometri all'ora. Il dirigibile si è dimostrato resistentissimo a tutte le prove. Dopo questa esperienza si può veramente asserire che il prossimo dirigibile che avrà più potenti macchine ed una maggiore velocità riuscirà sul serio a stabilizzare le comunicazioni aeree fra i due Continenti abbreviando di molto il tempo della traversata, e cioè la distanza fra l'Europa e l'America. Si potrà certamente passare alla istituzione di un servizio stabile regolare. L'Hamburg Amerika Line, mossa dal desiderio di cooperare allo sviluppo di questa forma modernissima di comunicazioni internazionali, ha messo a disposizione dei cantieri dello Zeppelin la propria, grande organizzazione. Crediamo che il nuovo mezzo di comunicazione transoceanica susciterà nuovo movimento e nuove esigenze, ed abbreviando la distanza fra i due Continenti renderà un grande servizio alla civiltà ed alla pace del mondo ».

Tre soli passeggeri americani per il giro del mondo

Nel suo viaggio di ritorno il dirigibile recherà 18 passeggeri. Degli americani che si recano in Europa, tre soltanto hanno preso il biglietto per il giro del mondo, pagando ciascuno il prezzo di 9000 dollari pari a 37 mila marchi.

Grave sciopero di minatori romeni

L'intervento della truppa - 10 operai uccisi

Bucarest, 6 notte.

Ieri gli operai della miniera di carbone « Elena » a Lupeni, nella valle Jiu, hanno scioperato. Ad essi poco dopo si sono uniti anche gli operai delle miniere « Carolina » e « Stefan ». Il numero totale degli scioperanti ha raggiunto così i 3800. Gli scioperanti hanno occupato la centrale elettrica della località, dove sono rimasti durante tutta la notte, togliendo la corrente a tutto il distretto minerario di Lupeni, provocando con ciò la mancanza di luce e l'arresto degli ascensori, delle macchine e delle pompe installate nelle miniere e mettendo così in pericolo la vita degli operai che ancora lavoravano. Stamane sono arrivati sul luogo dei disordini il Procuratore del Re e vari distaccamenti di truppa. Le trattative svoltesi tra il Procuratore del Re, il Prefetto e gli scioperanti non hanno condotto a nessun risultato data l'intransigenza degli scioperanti. Il Procuratore del Re ha intimato allora agli scioperanti di sgombrare la centrale elettrica. Per tutta risposta gli operai hanno aperto il fuoco contro i soldati i quali hanno dovuto fare uso delle armi. Dieci operai sono morti e numerosi altri sono rimasti feriti. Le cause dello sciopero sono da ascriversi unicamente al malcontento determinato dall'attuale contratto collettivo di lavoro. (Stefani).

Esplosione in una miniera giapponese

I morti sarebbero 71

Tokio, 6 notte.

Informano da Utascinai (Hokkaido) che è stata accertata la morte di venti minatori in seguito ad una esplosione avvenuta ieri in quella miniera di carbone. Altri 51 operai sono rimasti imprigionati nelle capanne ostruite dalle frane e si teme che anche essi siano periti per asfissia o schiacciati contro i cumuli di rottami e di carbone.

L'AUTOMOBILE E LA STRADA

Come è nata l'autostrada

Il profano — dato che qualcuno si confessi ancora tale in cose automobilistiche — che s'invaghisca di comprare oggi una macchina, è tolto facilmente d'imbarazzo dal fatto ormai riconosciuto dai competenti: che di macchine cattive non se ne costruiscono più; che sul mercato sono portate macchine ormai tutte buone, molto spesso ottime, se non perfette; più o meno costose è vero; ma veloci, robuste e comode e di sempre più facile uso.

L'automobile invero non dà più luogo a sorprese; non può — finchè duri la sovranità della benzina e quindi del motore a scoppio — riserbare sorprese d'innovazioni rivoluzionarie. Non che sia a un punto fermo, d'arresto. Di continuo anzi si trasforma. Ma si tratta di trasformazioni frazionate lentissime, avvertibili da chi ha l'occhio esperimentato, che escludono i colpi di scena, gli effetti di grande parata. Anche in questo campo della meccanica si procede per via di perfezionamenti in finezza. E il lavoro e la ricerca sono incessanti. E si può aggiungere che le trovate e le conquiste di dettaglio sono ininterrotte. Gli organi essenziali guadagnano in resistenza, in economia. Agli organi essenziali viene aggiunto il sussidio d'una infinità d'accessori che concorrono ad accrescere la praticità di maneggio d'una macchina, ad accrescere il piacere di comodità e di godimento ch'essa può dare. Come si siano ottenute l'elasticità dei motori, la dolcezza di marcia, le riserve d'energia quasi continua nella «presa diretta»; come si sia ripartita, con indipendenza, e quindi smorzata la forza viva d'urto della strada sulle quattro ruote; come si sia giunti alla potenza tagliente, netta, quasi istantanea delle frenature, delle frenature per così dire integrali; come nei più comuni motori di serie si sia progressivamente alzato il regime di rotazione, e se ne sia assicurata una più lunga conservazione, potrebbe essere la materia per i capitoli diversi in cui andrebbe ripartita la storia del perfezionamento meccanico dell'automobile in questi ultimi anni che non riserbano «clamorose sorprese». Sono tappe successive quelle che hanno acquisito all'automobile l'ammortizzatore, il freno anteriore, l'avviamento elettrico. Sono perfezionamenti di dettaglio l'impiego degli epuratori e dei filtri per la benzina l'olio e l'aria, le sempre più fini articolazioni e le sempre più agevoli snodature dei telai, delle sospensioni.

I progressi dell'automobilismo

Effettivamente è solo col mettere a un diretto confronto e alla prova una macchina di alcuni anni fa con una nuovissima che si può cogliere il grado di differenziazione, che si può toccare il rilievo del progresso compiuto.

E la trasformazione che s'è operata dell'automobile «oggetto di lusso» in automobile «strumento di lavoro» non ha escluso lo sforzo di portare in questo gli attributi e i privilegi di quello. Si può anzi affermare che la necessità di portare nell'automobile «utilitaria» il più gran numero dei più recenti perfezionamenti è stata accentuata dal fatto stesso del fine di diffusione, di volgarizzazione che si propone di raggiungere. Poichè è chiaro che, se l'automobile vuol conquistare una massa sempre più vasta di pubblico, deve accettare una media di capacità, un livello d'abilità intellettive e nervose sempre più basso. Dovrà la macchina, con le sue semplificazioni, con i suoi perfezionamenti, supplire alle deficenze organiche della media dei conducenti. Del resto la stessa moltiplicazione dei veicoli, necessità vitale dell'industria, moltiplicando le difficoltà del traffico si riflette nella necessità anch'essa vitale di rendere la macchina sensibile, potente, elastica, obbediente. E l'acquisto da parte di una folla crescente di numero di uno strumento di velocità porta, per il ristagno di uguaglianza che alla lunga crea, alla conquista di nuovi strumenti più veloci, che ristabiliscano nella massa in caccia di vantaggi economici una possibilità di gara tangibilmente differenziatrice. E' un ritorno concentrico, è un'espansione inanellata incessante, che impongono lo studio di condizioni sempre più acute di equilibrio e di potenza nelle macchine, che per diffondersi si fissano in tipi, si standardizzano.

Il problema della strada

Ed ecco come il problema dell'automobile perfetta, di costo minimo, si ripercuote sul problema della strada perfetta sottoposta a un ciclo di velocità sempre più intense. E il problema integratore e contingente più difficile è proprio quello di far coesistere pacificamente — oggi almeno — in questo periodo d'evidente transizione — macchine e uomini.

In un cinematografo è stato di questi giorni riesumato un film di grande interesse, che ci mostra il movimento nelle strade di più gran traffico d'una metropoli europea: il film delle strade di Parigi di venti anni fa. Vent'anni appena. Quale impressionante cambiamento! Non par credibile che due decenni soli ci separino da quel tipo di civiltà urbana, in cui tanto ancora predominava nei mezzi di trasporto la trazione animale. E ci fan sorridere le scritte che annunciano i tratti di strada o gli incroci del più intenso traffico, ove tuttavia era ancora concesso al pedone l'orgoglio di sentirsi il re della strada. Le vetture tratte da più o meno focosi cavalli, gli alti tranvai coronati dalle giardiniere delle imperiali, corrono corrono corrono, e s'incrociano disordinatissimamente; ma gli uomini e le donne e i ragazzi si mescolano, tranquillamente, in quell'illusorio parapiglia.

Ci son voluti meno di vent'anni per capovolgere la situazione: dar tutta la strada all'automobile, e costringere il pedone a una disciplina ferrea di regolamenti, che dell'antico re fanno un tollerato.

Oggi il pedone s'è rassegnato a cedere lo scettro del comando della strada al nuovo re dispotico. Certo il pedone intuì subito il nemico — e qual sorta di nemico!; intuì subito che tra lui e la macchina s'ingaggiava una lotta senza quartiere, allorchè comparvero sulle strade con grande le prime goffe e rozze locomobili. Erano i primi poveri veicoli a caldaia a vapore, che sobbalzavano paurosamente per le buche e la asperità delle orribili strade cittadine d'un tempo; ma non potevano — quei veicoli — certo far troppo male ai passanti, anche perchè essendo così poco veloci c'era, come mai, tutto l'agio d'evitarne l'urto (questo accadeva poco più di un secolo fa). Eppure gli avversari della nuova locomozione meccanica stradale imposero severe norme precauzionali. Due persone dovevano sedere perennemente in vedetta davanti alla macchina, per gridare ai passanti di far via libera. Poi, questa precauzione non sembrando sufficiente, si ordinò che una terza persona precedesse a piedi di alcuni metri la macchina, e agitasse un panno rosso in segno d'allarme ai pedoni.

L'automobile moderna — l'auto a motore a scoppio — non doveva nascere che più tardi, nel 1885. E si doveva prendere, la nuova reincarnazione del vecchio veicolo holcottiato, con impeto d'assalto sbalorditivo la più strepitosa rivincita. L'automobile fin dal suo primo apparire sulle strade del mondo, mosse anche guerra alla strada del vecchio stampo, poichè automobile e strada del buon tempo antico si dovevano presto rivelare termini antitetici, l'automobile reclamando la strada *sua*, la strada nuova, quella in cui potesse trovarsi a suo agio completo.

Le incognite

V'è da dire che questa strada nuova l'automobile l'ha foggiata; e rapidamente ne va imponendo lo schema. Esso obbedisce con ciò a una ferrea legge economica; poichè, se la strada nuova è creata dall'automobile, con approssimativa equivalenza potrà a sua volta la strada nuova favorire o addirittura «creare» lo sviluppo dell'automobilismo. Una legge fissa che il commercio genera la strada. Sussiste l'altra che la strada crea il commercio.

Ora, poichè la nostra epoca porta al trionfo sempre più completo dell'automobile, noi dobbiamo cogliere e acuire la tendenza dominante del movimento e precederne l'impulso per facilitarlo. Quanto va incontro a tale trionfo è intelligente: in conseguenza economicamente opportuno, in parola povera redditizio.

L'autostrada è il frutto di troppo ingegno. Noi italiani siamo fatti così... E' stato osservato ripetutamente da coloro che prima di fare un gesto si muniscono di binoccolo per scrutare gli orizzonti di tutte le nazioni vicine e lontane a scoprire se quel gesto non sia la fortunata, felice, auspicata, scimmiesca ripetizione d'un gesto usuale in casa d'altri: — ma in Inghilterra, ma in Francia e in America di autostrade non ce ne sono ancora... E aggiungono con l'aria di aver mozzato la testa al toro: — E sì, che non è da fare ancora il confronto tra il numero delle automobili che in quelle nazioni circolano — un vero esercito — con quello che si può contare, oggi almeno, da noi — un plotoncino!

Caspita; costoro hanno ragione da vendere. Ma appunto noi italiani abbiamo da millenni ingegno da vendere; e posti dinanzi ai termini elementari d'un problema andiamo, per quel malanno dell'intuizione balenante e geniale, alla soluzione radicale, totalitaria, nuova, indiscutibile, rivoluzionaria.

C'era da risolvere l'incognita della strada più adatta al nuovo prepotente e invadente mezzo di locomozione, l'automobile; c'era da risolvere l'incognita della circolazione. Chi s'è dedicato, fra noi, a questo appassionante studio, ha superato facilmente le posizioni di mezzo equilibrio o piuttosto di compromesso, e s'è portato sulle posizioni più avanzate, ad attendervi, là, che gli altri un po' di malumore le raggiungessero.

La polvere

Poichè il primo inconveniente a cui si cercò di porre rimedio sulla strada comune dopo l'introduzione dell'automobile era la polvere. E si credette per un poco che le deficienze della vecchia strada si riducessero ai nuvoloni di polvere dannosi alla salute e minacciosi per lo stesso movimento dei rapidi veicoli; e vari rimedi furono allora esperimentati; ma essi non si dimostrarono che impotenti, inefficaci palliativi. La strada infatti non solo si logorava rapidamente, alla lettera polverizzandosi; diventava bensì preda di un anarchico movimento sussultorio e centrifugo, che portava lo sconquasso. Non resisteva più sotto lo sfrenato vortice delle pazzesche velocità degli autoveicoli. La manutenzione delle strade ordinarie macadamate saliva quindi a cifre impressionanti, proibitive. Era del resto una fatica di Sisifo: fatte, si scompaginavano; rifatte, si disfacevano. Lo sconquasso si accelerò e ingigantì allorchè dietro le moltitudini turbinose delle vetture automobili entrarono in esercizio le schiere pesanti degli autocarri.

I tecnici si dovettero mettere seriamente a studiare questa vecchia strada la cui salute si dimostrava tanto fragile, travagliata da continue crisi.

Contemporaneamente si profilava, paurosa, l'incognita — da chiarire e disciplinare — della circolazione. E qui si fissarono con inflessibile e inequivocabile precisione gli elementi della risoluzione: «L'attuale sistema stradale — scrisse l'ing. Puricelli — creato esclusivamente per un traffico a trazione animale, non corrisponde più alle caratteristiche ed alle necessità dell'autoveicolo. Creare una strada più breve, più veloce e più sicura, vuol dire offrire al nuovo traffico la possibilità di dare il maggior rendimento; vuol dire — se non eliminare — certo ridurre le distanze fra centro e centro; vuol dire adeguare la velocità del traffico al ritmo sempre più accelerato che in ogni attività si imprime nella vita moderna; vuol dire infine prevenire un allacciamento stradale nuovo che, presto o tardi, verrà imposto dalla forza degli eventi e dalla necessità delle cose».

L'ing. Puricelli ideava dunque l'«autostrada», la strada cioè per definizione esclusivamente riservata all'automobile, che doveva avere «un tracciato prevalentemente rettilineo, assenza dei grandi dislivelli, ed eliminato l'attraversamento dei centri abitati; scarsità di curve e le poche esistenti sviluppantisi su massimi raggi, con opportuni sopraelevamenti del piano stradale; esclusione d'ogni e qualsiasi passaggio a livello e il tipo della pavimentazione liscia, omogenea, senza polvere e senza fango e di sicura «aderenza». Sull'autostrada infine «l'esclusione dei pedoni e di ogni traffico che non sia quello a motore, la vigilanza, la disciplina, i miglioramenti e la rigidezza del regolamenti» avrebbe garantito la sicurezza.

Il giuoco delle segnalazioni

L'autostrada ideata e poi realizzata sul fuso stradale Milano-Laghi risultava così un che di mezzo tra la strada comune e la via ferrata, poichè il movimento si regolava con segnalazioni: bandieruole verdi, arancione, rosse, ad asta fissa o manovrate alla mano, e fanali e fari luminosi di notte; e vi erano posti a distanza regolare, caselli e cantonieri, regole severe di marcia, sorveglianza di agenti in bicicletta e, occorrendo, montati su motociclette; e si aveva un servizio di biglietteria e d'abbonamenti. Era insomma la *terza strada dell'automobile*, quale non si aveva e neppur oggi ancora si ha in Germania, nè in Inghilterra, in Francia e neppure in America.

«L'autostrada — doveva ripetere più tardi lo stesso ing. Puricelli — è una cosa a sè, non confondibile con la strada ordinaria, anche se questa ultima fosse rifatta alla perfezione per un traffico prevalentemente a motore».

La necessità della costruzione di un'autostrada deve risultare dalla concomitanza d'alcuni ben fermi elementi di fatto, di talune condizioni complementari favorevoli, mancando le quali cade la ragion contingente dell'essere di una autostrada.

E quanto a coloro che osservano come nei Paesi industriali d'Europa e d'America, dove l'automobilismo ha preso già uno sviluppo di gran lunga superiore che da noi, non vi siano ancora autostrade, può allora riuscir utile rendere nota questa dichiarazione di un tecnico americano, il signor Lester P. Barlow, *engineer consulting* di Detroit: «Lo sviluppo dell'automobilismo (in America) è stato così rapido che la nostra *visione limitata* non ci ha consentito di preparare strade adatte di grande comunicazione per i molti milioni di ruote circolanti. Noi siamo smarriti e storditi quando ci vediamo circondati da tutte le parti dal traffico urlante che corre in tutti i sensi e rimane congestionato e si arresta in arterie strette, e quando si libera corre all'impazzata come una mandria di bestie selvagge impaurite. Sono venticinque milioni d'automobili circolanti fra centoquindici milioni d'abitanti. *Questa confusione di macchine e d'uomini ha convinto i cittadini che un rimedio radicale deve essere escogitato per districare la massa*».

L'esempio degli altri paesi

Un rimedio radicale? Ma è appunto lo stesso tecnico americano a indicarlo: l'autostrada. Difatti di progetti d'autostrade ormai volti a maturazione s'hanno esempi parecchi in America, e altri ne sono stati preparati in Inghilterra, in Svezia, in Germania, in Spagna, nel Brasile e in Argentina.

E' — come si vede — un'altra luminosa idea italiana che corre per il mondo.

E' proprio il caso di dire che l'autostrada è la tipica strada del secolo ventesimo: l'autostrada disadorna, uniforme, ma levigatissima; che taglia i campi dilungandosi come la guida d'un corridoio d'aereo, evitando fino al possibile le curve e ogni contatto, ogni intimità e ogni emozione, il pittoresco e il romantico: arida e nuda come un'asta, precisa come una pagina d'orario, obbediente a una disciplina: la brevità; e a uno scopo: l'utilitarismo.

L'autostrada è una strada molto costosa. D'accordo. Ma anche la strada ferrata è oltremodo costosa. E nessuno pensa di costruirla là dove non è sentita la necessità e prevista e precisata l'utilità.

Resta perciò da vedere lo sviluppo preso ormai in Italia dall'idea dell'autostrada e dall'autostrada nella sua concreta realizzazione e le ragioni economiche — e d'altra natura — del suo affermarsi.

Renzo Larco.

Le vacanze estive in Vaticano

Città del Vaticano, 6 notte.

Con la solenne processione eucaristica del giorno 25 luglio scorso si è chiuso quello che può essere considerato come il primo ciclo delle manifestazioni storiche destinate a seguire il grande avvenimento della Conciliazione.

Si informa che vi sarà ora una sosta estiva, che non sarà caratterizzata da nessun fatto nuovo. In Vaticano si va facendo infatti sempre più strada il convincimento che il Papa, a meno che la sua salute non lo esiga (e quest'anno pare ch'egli sopporti con minore disagio il periodo dei grandi calori estivi, nonostante il lavoro straordinario e le gravi cure della nuova situazione), non si recherà a villeggiare a Castel Gandolfo. Si conferma che tutto al più passerà una quindicina di giorni all'Abbadia di Montecassino, in forma assolutamente privata, accompagnato dai soli famigliari. Appare chiaro quindi agli occhi di tutti che il Papa non desidera uscire dal Vaticano in forma solenne, e soprattutto si mostra alieno dal soddisfare a quelle forme di curiosità morbosa e alle speculazioni cinematografiche che non rappresentano un omaggio al Capo della Cristianità, ma piuttosto una offesa alla sua altissima dignità.

Il secondo ciclo delle manifestazioni, destinato a seguire la Conciliazione, si avrà dunque nell'autunno prossimo. Informazioni attendibili lasciano comprendere che questo secondo ciclo è attualmente in esame presso gli organismi competenti. Esso richiede infatti tutto un accurato lavoro di preparazione, che non può essere improvvisato, e che richiede contatti lunghi e molteplici. La diplomazia creata dalla Conciliazione e le istituzioni che si occupano dei cerimoniali e delle forme protocollari non avranno certo un periodo di eccessivo riposo in questi mesi estivi. Occorre predisporre gli avvenimenti, che non trovano alcun riscontro nel passato, e cerimonie che potrebbero anche diventare più complicate di quanto già di per se stesse non siano, per il sopraggiungere di ulteriori fatti, non meno lieti e solenni.

Per quanto si è potuto sapere gli incaricati di questi studi rinunzieranno anche volentieri, se sarà necessario, alle ferie estive, animati come sono dal vivissimo desiderio di facilitare ed affrettare, per quanto sia in loro, gli avvenimenti stessi. Quanto è stato scritto finora in argomento non rappresenta che il frutto di induzioni, che saranno in gran parte smentite dalla realtà. Infatti se, come si è detto, non esistono veri e propri precedenti a cui richiamarsi, anche qualche cosa di lontanamente analogo non pare sia destinato a servire come precedente, specialmente se, come nessuno può dubitare, gli effetti benefici della Conciliazione si faranno sentire nei prossimi mesi in tutta la loro pienezza. Il clima in cui si dovranno svolgere le ulteriori tappe dell'avvenimento del febbraio scorso, sarà tale da rendere necessari aspetti e forme nuove.

Circa l'epoca in cui assisteremo ai nuovi grandi episodi, nulla si può dire di preciso. In Vaticano si è in proposito straordinariamente riservati, anche perchè non si ignora che le ultime decisioni di questo secondo ciclo, spettano in gran parte ad altri: i più opinano che il mese più adatto possa essere ottobre; ma vi è chi fissa date un po' più remote, nella considerazione che il mite clima autunnale si prolunga a Roma anche in novembre. Anche per la data occorrerà forse attendere gli sviluppi di altri avvenimenti concomitanti, ai quali avrebbe avuto occasione di accennare il cardinale Gamba arcivescovo di Torino, nella recente udienza concessagli dal Papa. Il secondo ciclo delle cerimonie della Conciliazione si svolgerà, a quanto si crede, in tre tempi, con fasi successive a breve distanza l'una dall'altra. Se tutti e tre questi tempi assumeranno una importanza eccezionale, il terzo rappresenterà un fatto forse assolutamente nuovo nella storia.

La solenne imposizione del pallio al nuovo patriarca di Antiochia

Città del Vaticano, 6 notte.

Questa mattina il Papa ha imposto solennemente il sacro pallio al novello patriarca siro di Antiochia, mons. Ignazio Gabriele Tappuni. La cerimonia ha avuto luogo nella sala del Concistoro, ove erano convenuti, oltre il Patriarca, il cardinale Sincero, segretario della Sacra Congregazione per le Chiese Orientali, e molti arcivescovi e vescovi. L'altare era stato eretto al posto del Trono, e davanti ad esso erano stati posti due inginocchiatoi, uno per il cardinale e uno per il patriarca.

Pio XI ha celebrato la Messa assistito dai prelati della sua nuova anticamera al completo, con il prefetto delle cerimonie mons. Respighi, e il cerimoniere mons. Dante, che assisteva il patriarca. Terminata la Messa, il Pontefice ha assunto i paramenti pontificali, e seduto sul faldistorio sulla predella dell'altare, mentre ai piedi di questo, assistito dal suo procuratore mons. Halabia, e dal rettore del seminario siro in Roma, mons. Addad, si inginocchiava il patriarca e leggeva la professione di fede terminando con il giuramento sui Santi Evangeli. Letta la sacra formula, il patriarca è salito fino al Papa, e inginocchiato avanti a lui ha ricevuto dalle sue mani le venerabili insegne della pienezza della attestazione episcopale e della comunione con la Santa Sede apostolica, mentre il Pontefice pronunziava la solenne formula rituale.

Ricevuto il pallio, il patriarca ha baciato la mano al Papa, che poi lo ha abbracciato mormorando parole di felicitazioni. Mons. Tappuni è sceso a piè dell'altare, e rimanendo in piedi ha letto un indirizzo di omaggio al Papa, in lingua francese, rievocando le nobili tradizioni delle chiese cattoliche in Siria, affermando che il ricordo di queste tradizioni non fa che rendere più desideroso l'attuale patriarca di continuarle degnamente, e per questo egli con la più profonda riconoscenza accoglie la nuova testimonianza di benevolenza data dal Papa alla chiesa sira, con il degnarsi di conferire il sacro pallio ad uno dei suoi umili figli.

Il Pontefice, rispondendo, ha rilevato il significato del pallio ricevuto, proprio come dicono le parole del cerimoniale «dal corpo del beato Pietro», e ha trovato la coincidenza che il conferimento del pallio sia avvenuto nel giorno della trasfigurazione del Signore.

E' questo un insieme di circostanze che rende tanto più significativa la cerimonia, e che quasi fa riconoscere nel novello patriarca, per così dire, una trasfigurazione, essendo egli stato chiamato dalla Divina Provvidenza a quell'alto ufficio che si accinge a compiere con così generose disposizioni di apostolico zelo.

Con questi sentimenti il S. Padre impartiva la benedizione al patriarca e a tutti i confratelli dell'episcopato, al clero e a tutta la Nazione sira. Terminato il discorso, il Papa impartiva la benedizione apostolica, e fatta la preghiera di rito entrava nelle sue stanze, dopo essersi congedato dal cardinale, dal patriarca e dai vescovi presenti.

***

Nella chiesa di San Vito ha ricevuto il battesimo in forma solenne la signorina Grazia Di Segni, convertitasi dal giudaismo alla religione cristiana. La sacra funzione fu celebrata da mons. prof. Mangoni, assistito da mons. Tizi, cerimoniere pontificio, e dal vice-parroco di Santa Maria Maggiore, don Alfonso di Valene.

Il Card. Schuster al Capitolo milanese per il suo ingresso nell'Archidiocesi

Milano, 6 notte.

Oggi, Monsignor Balconi, arciprete della Metropolitana, ha ricevuto una lettera dal Cardinale Schuster, con la quale il nuovo Arcivescovo annuncia il suo ingresso in Milano. L'episiola dice:

«*Ill.mo e Rev.mo Monsignore.* — Compio lietamente il dovere di prevenire la S. V. Rev.ma e tutto intero il Rev.mo ed Ill.mo Capitolo Cattedrale, come, colla grazia del Signore e dietro l'autorevole consiglio del Nostro Santo Padre, il Papa, il giorno del mio ingresso in Milano rimane stabilito per il mattino dell'8 settembre p. v. Il giorno precedente sarò nel Santuario di Rho, per porre la mia povera opera sotto la protezione della S. Vergine, ed il mattino seguente moverò alla volta di Milano, per celebrare il mio primo pontificale in Duomo, proprio nella festa titolare di Maria Nascente, così come fece appunto l'Augusto Pontefice qualche anno fa, invocando insistentemente le preghiere di V. S. Rev.ma ed Ill.ma, nonchè quelle di tutto il Venerabile Capitolo, con vera devozione, mi confermo nel Signore di Lei Ill.mo e Rev.mo Monsignore, dev.mo servo: *Alfredo Ildefonso Card. Schuster*, Arcivescovo. — Badia di Farfa, 4 agosto 1929».

Il giubileo di Pio XI sarà celebrato dai lombardi con una Messa sul Resegone

Milano, 6 notte.

Il giubileo di Pio XI sarà celebrato il 25 agosto dagli alpini e dagli escursionisti lombardi, ad iniziativa dell'opera Cardinal Ferrari, con una gita sul Resegone. Don Rossi celebrerà la Messa ai piedi della grande croce, inaugurata nel 1925, sulla vetta Cermenati, la più alta del classico monte, e il senatore Stefano Cavazzoni rievocherà il «Pontefice della conciliazione», appassionato alpinista. Verrà ricordato anche il cardinale Tosi, che, nell'anno santo 1925, partecipò personalmente all'indimenticabile festa alpina, salendo sulla vetta a benedire la croce.

La ruralizzazione

L'attività della «Maternità e Infanzia» — Gli istituti di ricovero per fanciulli e adolescenti — Un accordo con l'Associazione per la bonifica

Roma, 6 notte.

Vengono oggi portati a conoscenza del pubblico dei dati di notevole interesse sull'attività svolta nel decorso anno dall'Opera Maternità ed Infanzia; la importantissima istituzione creata dal Duce per favorire il miglioramento della razza attraverso l'assistenza alle madri e ai fanciulli.

Nel 1928 l'Opera ha speso e impegnato per l'assistenza alla maternità (ricoveri di gestanti, sussidi a madri per figli legittimi ed illegittimi, refettori materni ed infantili) circa 28 milioni; per l'assistenza dell'infanzia (ricoveri e sussidi, fermati dalla pubblica sicurezza, profilassi antitubercolare infantile) 34 milioni. Per sovvenzioni ad istituti oltre 13 milioni; per propaganda con pubblicazioni, ambulatori, cattedre ambulanti, più di un milione e mezzo; per spese generali di organizzazione dei servizi poco più di 3 milioni: un totale quasi di 80 milioni.

I risultati ottenuti secondo i dati raccolti si possono riassumere in queste cifre: ambulatori ostetrici e pediatrici istituiti direttamente dall'Opera 80; bambini visitati 20 mila, gestanti e madri 4700: totale 24.700. Non è ancora accertabile il numero degli assistiti nei 300 ambulatori istituiti dagli organi provinciali.

Cattedre ambulanti di puericoltura 18, con 332 consultori; madri e fanciulli visitati nei consultori 54.500; a domicilio dalle assistenti visitatrici delle Cattedre, 100 mila. Totale 154.500.

Donne e fanciulli ammessi ai refettori, istituiti dall'Opera (mancano molti dati) ventimila. Gestanti ricoverate in istituti, duemila; madri sussidiate per allattamento di figli legittimi 9400; per allattamento di illegittimi riconosciuti 12.900; totale 23.400.

Fanciulli bisognosi assistiti presso le loro famiglie 7450; fanciulli sani in abbandono e traviati avviati in campagna o all'educazione presso istituti, 11.854; affetti da tubercolosi latente o chiusa, curati profilatticamente in appositi istituti 5600; infermi o anormali 600; fermati per motivi di pubblica sicurezza e provvisoriamente assistiti 1600; totale 27.294.

La provvidenza di ordine sociale che l'Opera ha concretato nel 1928, si sono dunque estese a circa 250 mila persone. Cifra, questa, che per incompletezza di dati può ritenersi al di sotto della reale.

Sono stati inoltre sovvenzionati 888 istituti e ospedali 685. Come ente parastatale, infatti, l'Opera è particolarmente incaricata di coordinare e completare tutte le varie forme di assistenza svolgentesi in Italia a favore della maternità e infanzia. Fra le Federazioni Provinciali molte hanno dimostrato largo spirito di iniziativa ed hanno spiegato un'attività davvero esemplare. Meritano specialmente di essere ricordate quelle di Roma, Napoli, Palermo, Venezia, Milano e Torino.

Un punto a cui il Commissario dell'Opera ha voluto particolarmente rivolgere la sua attenzione riguarda la ruralizzazione degli istituti di ricovero per fanciulli adolescenti. Essa, mentre si presenta come questione che si attiene alla profilassi antitubercolare, e alla difesa morale dell'infanzia, è in pari tempo legata con i problemi della bonifica integrale, alla cui risoluzione il Governo fascista dedica attualmente particolari cure.

L'Opera ha disposto che gl'istituti di assistenza aventi le loro sedi in centri urbani provvedano a risolvere il problema del loro trasferimento e della loro trasformazione dei metodi educativi, sia pure con quella ragionevole gradualità che può essere consigliata dalle risorse economiche. Allo scopo di eliminare ogni difficoltà di carattere finanziario, offrendo agl'istituti economicamente meno favoriti i mezzi per l'adattamento della nuova sede rurale, l'Opera ha ottenuto il concorso dell'Associazione Nazionale di bonifica e irrigazione. Questa, infatti, si è dichiarata disposta a concedere mutui agli istituti con una quota di ammortamento non superiore al 6 per cento, comprensiva di capitale e di interessi.

Il problema della ruralizzazione è stato inteso in tutta la sua importanza e gl'istituti, che dispongono dei mezzi necessari, e sono favoriti di speciali condizioni di ambiente hanno già iniziato il necessario lavoro preparatorio per l'attuazione della riforma.

Il bilancio consuntivo dell'Opera esprime con molta chiarezza lo sforzo compiuto dal Fascismo per la formazione nel paese di una sana e salda coscienza igienica assistenziale e per la difesa ed il miglioramento fisico e morale della stirpe, così sta profondamente a cuore al Capo del Governo, il quale non tralascia occasione per richiamare gli italiani al senso della realtà demografica. L'Opera per la Maternità e Infanzia, che è un cantiere dove sempre ferve il lavoro e dove l'idea della missione prende sempre nuovi sviluppi, dà così prova quotidiana, attraverso lo svolgimento del programma unitario e totalitario fissato dalla legge, di sapere profondamente intendere l'importanza ed il valore del motto mussoliniano.

Il gettito dei tabacchi

Roma, 6 notte.

Il Ministero delle Finanze ha pubblicato la relazione e il bilancio industriale dell'azienda dei tabacchi, sale e chinino dello Stato, per l'esercizio 1.o luglio 1927 - 30 giugno 1928.

Si rileva nella relazione che gli introiti del monopolio dei tabacchi, accertati nell'esercizio in esame, si elevano alla cospicua somma di lire 3.462.651.016,85, superando di lire 16.255.883,03 quelli dell'esercizio precedente; cosicchè ancora una volta è confermato il buon andamento del gettito, che da oltre 30 anni non ha subito soste nè regressi. La gestione si chiude con un utile netto di lire 2.607.311.454, che supera di oltre 33 milioni quello dell'esercizio precedente. Lo smercio nel Regno dei tabacchi lavorati e prodotti secondari raggiunge nell'esercizio 1927-28 un quantitativo totale di circa 31 milioni di chilogrammi, per un importo di quasi 4 miliardi al netto dell'aggio ai rivenditori.

Da un esame dell'andamento dello smercio di ogni singolo prodotto si nota: contrazione in tutti i tipi di trinciati da sigarette e in tutti quelli da pipa, ad eccezione della prima qualità forte e della terza qualità comune; contrazione in quasi tutti i sigari nazionali, particolarmente napoletani e virginia, meno che nei toscani superiori, attenuati e comuni; favorevole accoglimento del nuovo tipo di sigaretta denominato «Roma»; incremento in quasi tutte le sigarette superiori e particolare accoglienza dei fumatori alle «Eja», nuovo tipo. Nelle sigarette comuni è continuato a verificarsi lo spostamento di consumo già rilevato nell'esercizio precedente. Il consumo delle «Macedonia» tipo esportazione e comune si è contratto in favore delle «Nazionali» e delle «Giubek».

Considerando la media di capacità di consumo, si ha che il consumo medio generale nel Regno è di chilogrammi 0,781 a cui corrisponde il contributo teoretico di lire 88,32. Il consumo medio individuale va da un massimo nella Provincia di Trieste con grammi 1171 a un minimo nella Provincia di Matera con grammi 315. A grandi linee può affermarsi che il consumo vada degradando dal nord al sud, con abbassamento sensibile nelle Marche e nell'Umbria, e una forte rialzo nel Lazio determinato dall'elevato consumo della Capitale.

Il "Piccolo Credito di Cuneo,,

La Commissione degli esperti è favorevole al concordato

Cuneo, 6 notte.

Siamo all'epilogo della vicenda del dissesto del «Piccolo Credito di Cuneo». Oggi, la Commissione degli esperti, composta dal cav. Francesco Toselli, relatore, dall'ing. Angelo Caviglia, dal cav. Alberto Vigna-Taglianti, dal signor Emilio Bagnoli e dal geometra Antonio Galliano, nominata dal Tribunale per esaminare la proposta di concordato del «Piccolo Credito di Cuneo», ha presentata la sua relazione all'autorità giudiziaria.

La Commissione si è resa analitico conto dei diritti dei numerosissimi creditori (trentamila) e dopo aver verificato il bilancio, l'inventario e presa nota della relazione del Commissario straordinario cav. Barlosso, considerata la gravità del dissesto e le ripercussioni di ordine morale e finanziario, ha senz'altro affrontato il dilemma per concretare il piano da seguire, discutendo subito il grave stato dell'istituto sotto il punto di vista fallimentare e sotto quello del concordato preventivo.

Dopo di aver elencato tutti i vantaggi che consigliano al concordato, e fra questi il pagamento del 12 per cento da parte della Banca Popolare di Novara, garantito con libretto vincolato al 30 giugno 1930 e l'ulteriore versamento del 20 per cento, mediante azioni di una società di liquidazione che sarebbe costituita dai creditori stessi a cui competono le attività del Piccolo Credito residuate dopo il pagamento del 22 %. Osserva la relazione che altro vantaggio è quello che la proposta di concordato assicura attraverso il finanziamento della Banca Popolare di Novara la realizzazione di una parte notevole della percentuale, il che ha la sua importanza in quanto che moltissimi creditori hanno necessità di realizzare prontamente parte del loro credito per le esigenze familiari e commerciali già troppo intralciate per la mancanza di qualsiasi disponibilità.

Fatto un succinto esame dell'intervento della Banca Popolare di Novara, che dichiara essere non speculativo afferma che il concordato rappresenta l'unica risoluzione poichè i creditori oltre ad assicurarsi del 22 per cento, hanno la garanzia che tutte le altre attività saranno devolute direttamente a loro. Una liquidazione troppo affrettata delle attività di non facile e meno rapida realizzazione potrebbe essere invece di danno alla società dei creditori, i quali non potrebbero meglio difendersi dai tentativi di una svalutazione eccessiva, tenendo presente che la stima delle attività è superiore alle valutazioni accertate e portate nel bilancio del concordato, valutazione fatta con criteri prudenziali.

Molte aziende, prosegue la relazione, presentano delle risorse e sorprese. Una gestione e una realizzazione condotte con economia, con fedeltà, con rapidità e con energica tutela dei creditori può migliorare alcune situazioni. Il concordato, d'altra parte, si presenta provvidenziale perchè non si è trovato chi si sia offerto di rilevare in blocco le attività: le aziende, le compartecipazioni, ecc., ciò che non avrebbe potuto avvenire senza notevoli sacrifici per i creditori. La Commissione degli esperti non è quindi di parere doversi soffermare a esaminare le modalità della costituenda Società, modalità che invece sono lasciate alla prudenza dei liquidatori.

Un particolare che la Commissione non ha ritenuto lasciar passare inosservato è quello che il concordato assicura ai creditori oltre che le attività del Piccolo Credito anche il contributo personale degli amministratori. Detto contributo, in due milioni e cinquecento mila lire circa, ha reso possibile la proposta di concordato.

Il Commissario giudiziale della Banca del Piccolo Credito, nella sua relazione riepiloga la situazione contabile al 30 giugno 1929 esponendo le seguenti cifre: attività regolarmente realizzabili lire 32.506.000; partite già svalutate di lenta e difficile realizzazione, 38 milioni; debiti privilegiati e spese 7.590.000 lire; debiti chirografari 123 milioni. La proposta di concordato egli dice, nella forma ultima, deliberata dall'assemblea del 27 luglio scorso, contempla oltre il pagamento del 100 per cento dei crediti privilegiati e delle spese, il pagamento dei crediti chirografari del 10 per cento in contanti, del 12 per cento con libretto della Banca Popolare di Novara esigibile il 30 giugno 1930 e del 20 per cento mediante azioni di una Società in liquidazione alla quale competono tutte le attività non utilizzate per il pagamento del 22 per cento.

Il relatore osserva che per adempiere quindi al concordato proposto dalla Commissione occorrono 34 milioni e 800 mila lire circa di attività realizzabili entro il 30 giugno 1930 e che tale cifra si raggiunge abbondantemente aggiungendo alle attività realizzabili il concorso degli amministratori da versarsi impegnativamente nella cifra di due milioni e 500 mila lire oltre la garanzia per oltre un milione e 850 mila lire.

La relazione del Commissario prosegue esponendo che egli è d'avviso che la formula ultima di concordato proposta rappresenti per i creditori il meno peggio che potevano attendersi di fronte ad una situazione molto compromessa. Ricorda il concorso degli amministratori e dice che tale concorso è quello che dagli stessi si poteva ragionevolmente pretendere. Cita a tale proposito il direttore rag. Gadda, il quale, oltre a contribuire con lire 150 mila, ha formalmente rinunciato a quanto gli poteva competere per lo scioglimento del contratto d'impiego.

Il relatore, dopo di aver sostenuto che il concordato è stato possibile solo per l'intervento della Banca Popolare di Novara, intervento che egli definisce provvidenziale e senza del quale si sarebbe dovuto pronunciare sentenza di fallimento, conclude dicendo che le trattative non avrebbero raggiunto risultati soddisfacenti senza la collaborazione delle autorità politiche e giudiziarie ed in particolar modo del Presidente del Tribunale cav. uff. Giacinto Lastrucci, il quale si è interessato per ottenere il finanziamento della Banca Popolare di Novara e perchè gli amministratori concorressero con contributi personali.

La più bella collana del mondo

Una delle Dolly sisters imputata di truffa per sette milioni

Parigi, 5 notte.

Rosy Dolly, una delle Dolly sisters, la celebre coppia di danzatrici che pochi anni or sono trionfava sulle scene parigine, e suo marito Mortimer Davis, il figlio del miliardario americano da poco morto, sono oggetto di una denunzia per la truffa di 7 milioni. Non si tratta questa volta di un numero di music-hall, ma di una denunzia seria che potrebbe a Rosy Dolly arrecare molte noie. Si è tanto parlato di essa oggi, tanto al palazzo di Giustizia e all'udienza quanto nel gabinetto del giudice istruttore. Questi brutti affari di denaro rassomigliano poco alla *féerie* dei tempi passati, alla luce della ribalta. Ma è permesso essere così imprudenti! Quando sposò Mortimer Davis, Rosy Dolly ebbe desiderio di una collana che non avesse le pari nel mondo. Essa si recò dunque col marito da un grande gioielliere di piazza Vendôme, poi da un altro della via Saint-Honoré; dall'uno e dall'altro di questi grandi fornitori la graziosa artista scelse una collana di perle di tre milioni e mezzo. Poi fece unire le due collane in una sola. Essa potè in tal modo adornarsi con sette milioni di perle, ciò che non è concesso a tutti di fare. Il marito firmò le cambiali, ma il brutto è che non le pagò. Quando ai gioiellieri tornarono indietro le tratte insoddisfatte, si cominciò a negoziare. Poi a poco a poco le cose si guastarono ed i gioiellieri chiesero o le perle od il denaro; ma invano. Perciò finirono per chiedere al Tribunale di sequestrare le meravigliose collane. Gli avvocati dei due gioiellieri si sono presentati davanti al giudice, ma nè la Rosy nè suo marito erano presenti, vi era soltanto il loro avvocato Giacomo Millerand, figlio dell'ex-Presidente della Repubblica. Vi fu uno scambio di parole abbastanza vivo, poi il giudice, dopo aver meditato per qualche istante, accordò il sequestro della preziosa collana. Ma era una decisione unicamente di principio, poichè in qual modo si possono sequestrare delle perle che sono scomparse? Poichè, a quanto ha detto l'avv. Millerand, la Rosy ha un bel cercarle da per tutto; le perle non si trovano più. E' possibile perdere sette milioni di gioielli come se si trattasse di sette franchi? E' vero, come è stato affermato, che la collana sarebbe rimasta, al ritorno da un viaggio, dimenticata nel fondo di un baule? Mistero! Intanto, attraversando con passo indifferente i corridoi del palazzo di Giustizia, gli avvocati dei due gioiellieri, si sono recati, non appena terminata l'udienza, nel gabinetto del giudice istruttore Ordonneau, nelle cui mani hanno sporto querela per truffa. Essi affermano che Mortimer aveva assicurato ai loro clienti che egli aveva ereditato da suo padre una fortuna rappresentante 25 milioni di reddito all'anno, ciò che era falso, poichè il padre di Mortimer ha pressochè diseredato il figliolo non lasciandogli che la bazzecola di circa un milione e mezzo all'anno.

La manovra fraudolenta era dunque evidente, poichè egli aveva vantato presso i venditori per ispirare loro fiducia, una fortuna inesistente. L'affare in tal modo si è bruscamente aggravato. Una querela per truffa può condurre lontano! Il giudice istruttore ha pensato intanto che la prima cosa da farsi era di ritrovare la collana perduta; una volta sequestrate le perle, tutto potrà accomodarsi. Intanto una rogatoria è stata affidata alla Polizia giudiziaria per sequestrare la collana, e due ispettori si sono subito messi in moto.

Particolari sull'atroce assassinio con la corrente elettrica

Vienna, 6 notte.

Centinaia di contadini sono andati a pregare nella camera mortuaria del piccolo cimitero di Ruckersdorf dove riposano le tre vittime del tremendo delitto l'altro ieri commesso sulla strada di Korneuburg mediante un filo di rame collocato sui fili della corrente ad alto potenziale. Ma bisogna dire che questo delitto ha molto impressionato pure Vienna ed i giornali se ne occupano pubblicando lunghi telegrammi dei loro inviati speciali e fotografie di un orrendo verismo. Le vittime procedevano in bicicletta verso le 9.30 di sera, allorchè cozzarono contro il filo legato a due alberi, obliquamente, attraverso la strada. Il filo si trovava ad una tale altezza che i ciclisti lo toccarono con la testa o le braccia, subito riportando spaventose ustioni. Come si è detto tre morirono di colpo, un quarto membro della comitiva a nome Wolff, caduto a terra, potè rialzarsi malgrado la formidabile scossa ricevuta e rimontare la macchina mentre nella oscurità rimbombava una misteriosa detonazione. A tutta forza il ciclista fece ritorno in paese per narrare il fatto. Wolff, come poi hanno assodato i tecnici, si è salvato perchè i tre ciclisti che camminavano avanti a lui urtando contro i fili li avevano fatti staccare in parte da uno degli alberi fino a farli toccare terra. In tale modo Wolff non sentì tutta la potenza della corrente. Quando poi egli risalì in bicicletta calcò il filo fino a determinarne la rottura, e l'improvviso contatto fra la terra e la corrente ad alta tensione generò la misteriosa detonazione.

TELEFONI DE «LA STAMPA»

Direzione e Redazione . . 40-945
Cronaca e «Seguendo la Cronaca» 40-947
Amministrazione 40-946

Scherzo di stagione

Io direi che l'estate, benchè disturbi molti cittadini, sia una stagione particolarmente cara alle città, sia perchè le libera appunto da gran parte di gente che ci vive con dispetto, e sia perchè rende onore a quelle cose, le quali costituiscono la fisionomia, il carattere e insomma come la persona vivente delle città. Queste grandi e complesse creature, che sono la storia visibile del mondo e che chiudono nel loro seno, dove il tempo ha lasciato i suoi mirabili e preziosi segreti, le memorie e le esperienze gloriose e dolorose di tante generazioni, son trattate con troppo poco rispetto da quelli che ci vivono, e che le credono nate con loro e per loro e con loro destinate a morire. La gente dispone delle città come se fossero cose offerte al suo arbitrio, non di rado con una disinvoltura e con una leggerezza sbalorditive, ai null'altro preoccupata se non di ridurle ai suoi capricci e alle sue effimere stravaganze. Considerate quanto debbano soffrire, questi giganti cresciuti nei secoli, che si rammentano di remotissime età, a vedersi svillaneggiati in ogni modo e con ogni mezzo, sottoposti a mille angherie e strazii e torture; e quanto la pazzia e la frenesia dei nostri tempi debba loro urtare i nervi.

Davvero sembra, a guardarle e a studiarle bene, che le città, specie nelle parti più antiche e nobili, mal sopportino la prepotenza degli ospiti sopraggiunti, e soprattutto quel voler fare e disfare e rifare in brevissimo volger di tempo, così che in pochi anni si muta l'aspetto d'un paese più di quel che non l'abbian mutato i secoli. Un rancore assiduo gonfia il petto dei vecchi palazzi, corrode le contrade, fin nelle loro fondamenta. Voi vedete le loro austere figure starsene corrucciate e guardare con profondo disprezzo il brulichio e l'affaccendarsi della folla sempre crescente, e che ha bisogno di sventrare, di costruire, di allargare, di spianare, per accomodarsi.

Senza dubbio, le città ormai disprezzano i cittadini, questa marmaglia incapace di fondare e di costruire il passo del proprio tempo, e che non sa far altro che violentare, ferire, soffocare quello che appartiene ad altri. Essi non hanno la fede e la forza che occorrono per generare le città dei nuovi tempi, e vigliaccamente torturano quelle dei vecchi; non più suoi figli, ma stranieri intrusi, guastatori e ladri. La loro civiltà nega i vecchi valori, ma ne ha ancora bisogno, non sa ancora rompere i ponti; e costruisce i rifugi delle sue macchine, i tempii delle sue divinità, in vista delle chiese centenarie, dei bastioni, delle fortezze e delle accademie. Nascono come fungaie dopo una pioggia autunnale i nuovi grandi quartieri, però non è difficile accorgersi che si tratta d'una faccenda provvisoria, che non c'è nulla di serio, nulla di mutato; e resta tacitamente convenuto che il cuore della città è ancora il vecchio, quello che ha battuto per secoli. Ma l'oltraggio è duro. Questo vedersi ridotte a un puro simbolo, a un'entità morale, infine a una convenzione qualunque, alla giustificazione d'un nome, è un'umiliazione che questi gloriosi focolari e altari non possono sopportare, offesi non meno da questa specie di collocamento a riposo, che dall'indifferenza, quando non dall'ostilità, degli sfacciati e petulanti invasori. Povera città! Non sei che una piccola parte, ormai, in confronto alle innumerevoli baracche senza storia e senza gloria, che si dimenano nudi nel gioco geometrico del Piano Regolatore. Chi passa accanto al tuo corpo, segnato di rughe e di cicatrici, chi percorre le tue membra paralizzate, ode i tuoi gemiti e contempla il tuo sdegno.

***

Non è a dirsi quanto soffra una cattedrale nel vedersi circondata e affogata in mezzo alle banche e agli alberghi di lusso. Essa vorrebbe sprofondare sotto terra e tornar catacomba piuttosto che vedersi tanto oltraggiata e perdere tutto quel cielo e quello spazio, che le erano necessari perchè le sue preghiere vibrassero e si espandessero.

Lo sdegno dei ruderi dugenteschi, che conservano gli echi di battaglie famose e di memorabili stragi, costretti ora a tollerare sotto i proprii occhi la vergogna d'un cinemà e d'un tabarino; il disgusto delle pure architetture del Rinascimento, l'ira a mala pena repressa dei colossi barocchi, che si contorcono in silenzio, la compunzione malinconica delle chiare case ottocentesche dalle pupille velate e stupite, di fronte agli insulti quotidiani della gentaglia moderna, de' suoi gusti, della sua fretta e del suo abominevole trafficare; traspariscono di sotto ai neri frontoni, nei corrugati cigli delle finestre, nelle sagome dure che tagliano rabbiosamente il cielo, come per invocare vendetta.

Le terrazze dai balaustri di travertino calzati di muschio, desolate di doversene stare così in vista, pudicamente invidiano i nascosti saloni e i vestiboli bui, ignorandone i patimenti cagionati da un'invasione di macchine picchiettanti, rauche e stridule; e sembra che di tratto in tratto digrignino i denti. Oh, l'angoscia delle vecchie cascine serene odorose, cui sono stati tolti i soffici guanciali dei cespugli e l'abbraccio delle siepi, e che agonizzano nella stretta brutale, avida, delle società edilizie; mentre il vecchio cuore popolano della città, cessati i canti, le serenate, i cori, le risse, conta lugubre gli istanti che lo separano dal risanamento, e la contrada dei cenciaioli, dei robivecchi, de' gabbamondo, delle osterie, delle chiromanti, delle veneri, perduta l'allegria, giace sinistramente sotto l'incubo del piano regolatore!

I marmi, le pietre, i mattoni si arrovellano e si consumano, fabbricitanti: li brucia l'onta di dover sopportare la compagnia dell'ignobile cemento; dannati a rispecchiarsi nei mobili laghi d'asfalto, viscidi, tetri, morbidi, disgustosi come serpi, che all'apparire del sole si sciolgono e si spappolano miseramente.

***

Ma quando l'estate s'avvicina, le città la salutano liberatrice e vendicatrice. Tutti i palazzi si drizzano; sfavillano le cupole e i tetti sorridono beati. La loro nobiltà finalmente si svela e trionfa, sfolgorando. Il sole sgombra le piazze e le vie, svuota le case; la folla fugge e si nasconde. Le strade diventano fiumi d'oro, puri e clamorosi. Il raro passante le attraversa di corsa, quasi temendo d'esserne travolto e inghiottito.

Le città deserte sono le più vive.

Stagione di giustizia serena e di chiarezza, l'estate rende onore alle gloriose città, e schiaccia spietatamente le fragili, le meschine, le improvvisate baracche, le quali sembrano rannicchiarsi vergognose sotto i tetti rossi. Il sole mette a nudo la loro miseria e la loro pochezza, che nella compiacenza e nel grigiore equivoco delle nebbie aveva potuto simulare una forza e una parentela qualunque coi grandi personaggi che hanno una storia e una nobiltà.

Liberato dalle nebbie invernali, dalle brume, dai vapori delle mezze stagioni, il nobile popolo dei palazzi, delle chiese, delle ville, delle strade, delle piazze, appare maestoso e vario, respirante e quasi in cammino coi suoi stendardi e le sue bandiere. Palpita la forza umana dei suoi macigni dove con la mano dell'uomo il tempo ha impresso il suo segno, e che i secoli hanno composto armonicamente. Il sole sveglia i giganti. Essi si alzano in piedi e aprono gli occhi. Gagliarde e vive, placato il rancore, le città sembra che nascano nell'estate, e che ci guardino.

Mino Maccari

Mascagni afferma che il mondo è cambiato

Roma, 6 notte.

Interessanti considerazioni sulle opere liriche ha scritto Pietro Mascagni per la rivista *Le opere e i giorni.*

« Nel corso della mia vita — scrive Mascagni — ho scritto 14 opere. La 14.a dovrebbe essere l'ultima, dato che, almeno per il momento, ho cessato di comporre. Non perchè mi manchi l'ispirazione, ma perchè non vedo la ragione di scrivere un'opera lirica. Delle mie 14 opere, solo una, *Cavalleria rusticana*, è di fama mondiale; le altre sono quasi tutte sconosciute dal pubblico, sebbene alcune di esse siano altrettanto belle quanto *Cavalleria rusticana*.

« A me sembra che il mondo sia cambiato e che siano cambiati anche i suoi abitatori. Il cataclisma della guerra spinse gli interessi del pubblico verso cose nuove. La popolarità dell'opera era più grande con la generazione più vecchia, mentre alla nuova piace soltanto la musica leggera ».

Malgrado queste ed altre considerazioni, il maestro dichiara che « coloro che pensano che l'opera sia fuori di moda, si sbagliano; raramente nella storia abbiamo incontrato un periodo in cui ci siano tanti amatori di musica fra i governanti ». E Pietro Mascagni cita per ciò l'esempio di Mussolini.

Libri medioevali venduti a prezzi favolosi

Roma, 6 sera.

L'*Atmo* ha da Vienna che il famoso « Libro delle ore di Bedford » uno dei più preziosi manoscritti medioevali inglesi, è stato comperato dal noto bibliomane inglese Quaroteh, per 33.000 lire sterline. Questa somma rappresenta il più alto prezzo raggiunto fino ad ora nella vendita di un libro o manoscritto. Un altro altissimo prezzo è stato raggiunto dalla vendita del « Libro dei Salmi » del 1340, acquistato per 30.000 lire sterline da uno sconosciuto, il quale lo ha regalato al « British Museum » di Londra.

Quartiere popolare

I quartieri popolari delle grandi città, nelle domeniche estive, sono sempre in pacifico fermento; ma non vidi mai una vita più densa e tripudiante di quella che si svolge, nel dì di festa, nel quartiere milanese che da Porta Ticinese va al sobborgo di San Cristoforo, lungo il Naviglio Grande. Qui tutto è rimasto vecchio e genuino, dalle case, autentiche case popolari, grigie, livide e scrostate, agli abitanti, ancor simili a quelli che ravvivano le stampe di cinquant'anni fa. Veri milanesi sono costoro, uomini asciutti dalla faccia magra e un po' dura, baffuti, gli occhi vivaci ed ironici; o ragazze pallide, dallo sguardo e dal passo insolente, in zoccoli o ciabatte anche di domenica, pronte a riunirsi a frotte per canticchiare, con le loro voci aspre ed aperte, l'ultima canzoncina le cui « parole » leggono sul foglio appena comperato.

Oltre la siepe irregolare di quelle case squallide, si stende il paesaggio più fosco della città: decine di ciminiere altissime, vaste e polverose tettoie di stabilimenti, muraglie interminabili donde sporgono rottami di ferro arrugginito, cataste di damigiane, trucioli di lamiera e piramidi di carbone. Di tratto in tratto il lento, verdastro canale è attraversato da ponti di ferro sui quali complicati piani elevatori innalzano locomotive e vagoni che, per un binario di raccordo, entrano nelle fabbriche come in enormi, tetre stazioni. Nei pianterreni delle case gli industri artigiani hanno trovato posto per piccole e numerose officine, rimesse per carri e carrozze, botteghe di verniciatori, ebanisti, fabbri, maniscalchi, fiorai, scalpellini; ad ogni passo compiuto lungo la Ripa rivela il lavoro, la fatica, il traffico anche nelle giornate di riposo. Eppure il popolo che qui ha trovata dimora trascorre lieto le domeniche, sereno, disinvolto, contento dell'acqua che porta, di tanto in tanto, qualche fronda verde dalla campagna.

In questo quartiere, ricordo, venivo da ragazzo, qualche domenica, con parenti e amici di parenti, come in una gita quasi favolosa. Si pranzava in certe trattorie celebratissime presso gli amanti dei semplici e sani costumi campestri, e le comitive giungevano, subito che s'eran messe a tavola, ad un'allegria violenta, fragorosa, dove ogni frase, anche la più seria e modesta, provocava risate e battimani. Il banchettare non finiva più, e il vino era bevuto dagli anziani a gara. Ragazzo com'ero, diventavo presto triste; tutti quei mangiatori e bevitori, quelle freddure, quelle esplosioni di gioia sconsiderata, e quel costringermi a partecipare con la mia povera voce all'allegria universale, mi opprimevano, mi davano un'angoscia inconsolabile; e fra tutta quella gente felice mi dichiaravo il ragazzo più infelice della terra. Volontieri affrontavo il lungo cammino a piedi, al ritorno, pur di liberarmi da quell'ossessione; ed ascoltavo rassegnato le lunghe, lente canzoni lombarde che cantava la comitiva, come per farsi coraggio in quella notte buia e in paraggi malfamati.

Tutto è rimasto come allora, vent'anni fa o poco più. Ci sono ancora le trattorie di quel tempo, e l'altro giorno, entrando in una di esse insieme con un amico, m'è parso di ritrovarvi perfino la stessa gente. Venti, trenta persone attorno a una tavola, gli uomini in manica di camicia con gli elastici sul braccio, le donne con camicette bianche stirate di fresco e poco scollate, ragazzi tra sedia e sedia, voraci o intimiditi. Lo stesso dialetto esprimeva le stesse freddure, gli stessi cori di stupefazione e sollievo all'arrivo delle portate e gli stessi affettuosi insulti ai camerieri, tutti anziani e servizievoli e smaliziati come una volta. Sulla tavola, la stessa roba di allora: prosciutto col popone, poi grandi scodelle di « minestrone » freddo, poi l'« arrosto di codino », e in ultimo albicocche, pesche, ribes e uva spina adorni di verdi foglie di vite americana. Dalla pergola polverosa e già bruciata dal sole di luglio scendevano ancora ragnetti e zanzare e farfalline bianche: soltanto, invece della lampada ad acetilene dall'odore forte e quasi gradevole, stavano appese a pali di sostegno vecchie lampadine elettriche come linie di luce giallastra.

Anche l'orizzonte non era mutato: oltre le solite siepi di robinie, si scorgeva un tramonto pallido, appena violaceo nella bruma sottile che s'alzava dai campi intrisi d'acqua. E dalle cascine giungevano vecchie canzoni.

Fu come risognare l'infanzia perduta; ma senza la tristezza scontrosa di un tempo. Ci siamo assuefatti a tutte le vite, siamo più indulgenti verso gli altri e meno verso noi stessi. Un giorno, quando tutto era glorioso al di là della nostra famiglia, si sognava di fuggire dal quartiere popolare, di abitare in palazzi incantati dai giardini nobili e silenziosi, di frequentare compagnie discrete e squisite. Oggi torniamo nel quartiere popolare come a cercarvi accenti affettuosi che nessuna eletta compagnia aveva avuto per noi, o che avevamo dovuto ripagare con troppa sofferenza. Oh, allegri convitati del suburbio, la vostra violenza è più generosa e innocente delle dolci frasi del mondo dorato.

Qui la vita è davvero ingenua, ognuno si contenta di poco, del vino grosso e saporoso, di un muricciolo ricoperto d'edera, di qualche stella che assicuri lontano il temporale, di una ragazza bionda che sorrida ad una goffa galanteria.

Giunge anche l'immancabile fisarmonica, e subito un miagolar di melodie memorabili riempie di gratitudine ogni cuore. In qualcuna di queste trattorie si accendono ancora i lampioncini alla veneziana, che si mettono a danzare rossi e gialli col loro corteo di moscerini, e su tutti i volti mandano riflessi di prosperosa, sanguigna salute.

Sul Naviglio passano silenziose ombre di canotti, una barca fila in segreto portando due innamorati dietro un gomito del canale, gruppi di contadini in bicicletta ridono forte, quasi impacciati dalla loro stessa malizia. Una pace immensa s'indovina verso la « Bassa », fra i campi e le risaie, pace malinconica e chiusa tra il muto scorrere delle acque.

Lungo tutta la Ripa il popolo si gode la sua accaldata vacanza. Gruppi di operai sono seduti sulle sedie che l'oste ha messo fuori dell'osteria, le loro mogli li sorvegliano dall'alto dei ballatoi, in camicia e sottana, e richiami, saluti od improperi s'incrociano nell'aria ferma e densa di umori. Ogni casa spalanca, con le finestre, i suoi segreti, biancheria ad asciugare, vecchi paralitici ai davanzali, ragazzi malaticci sui letti, madri col poppante al seno, giovinette che s'incipriano davanti a specchi verdi ed opachi. E voci, clamori ovunque, pettegolezzi interminabili, litigi, talvolta una rissa. Una legione di gatti infesta i cortili e i muricciuoli, piccoli cani spelacchiati abbaiano dentro le botteghe chiuse, dalle stalle giunge l'urlo roco dei mozzi e lo scalpitio monotono dei cavalli. Intere « paghe » si esauriscono in queste domeniche, ogni osteria è piena, ogni cucina trova raccolte a tavola famiglie ed invitati, attorno a enormi piatti di manzo e montagne di insalata fradicia d'aceto.

E' questo il popolo vero, degli operai e degli artigiani, assiepato e solidale come forse in nessun'altra città italiana. Popolo antico, buono, capace di scordare ogni dispiacere (il popolo ha sempre « dispiaceri », raramente parla di dolori), per una serata di allegria. In questo quartiere non lo hanno ancora raggiunto i conforti della vita moderna, gli urbanisti non spingono le loro mire alle sue case decrepite; trascorre tutta la vita in questo paesaggio industriale, e una gita in campagna è spesso un problema insolubile; eppure sa trarre partito di un canale e di qualche prato soffocato dalla polvere per crearsi, ogni domenica estiva, un Eden sapido di onesta, umili delizie.

Venuto a rivedere la mia città, ho voluto ritrovare questo popolo. E mi son sentito fiero di aver trascorso l'infanzia in mezzo alla sua vita gagliarda. Il mio cuore ha imparato da lui, forse, ad essere sprezzante ed ingenuo, scontroso e pronto ai felici abbandoni.

G. B. Angioletti.

Ardant du Picq

« Vi ha chi figge lo sguardo della mente nell'avvenire e corre, con fantasia febbrile, verso i tempi che saranno, verso gli eventi che maturano nell'incommensurabile eternità » e vi ha, invece, chi ama « le cose e gli uomini che furono, l'antico, i vecchi libri e le vetuste carte, gli incunaboli e la polvere dei secoli ».

Gustavo Reisoli appartiene a questa seconda categoria degli amatori del passato, pur essendo giovane di anni e giovanissimo di spirito. Ma egli è un Soldato che ha al suo servizio, accanto ad una spada affilata e tersa, una mente non meno acuta e chiara che lo guida egregiamente nei suoi giudizi e nelle sue preferenze.

Egli, scrittore militare dallo stile aristocratico e arioso, che ha esordito alcuni anni or sono col singolarissimo volume « Un colloquio con Marco Petreio », al quale ha fatto seguito la dotta sintesi storica su « Il Principe Splendore », prende oggi nettamente posizione nel campo del pensiero militare col recentissimo volume su « Ardant du Picq » (1).

Prende posizione contro la ormai deplorevole tendenza, marcatissima oltr'Alpe, a studiare ed apprezzare, nel problema della guerra, i soli fattori materiali — cannoni, mitragliatrici, aerei, carri armati, gas tossici, ecc., ecc. — trascurando del tutto i fattori morali segnati dalla qualità delle truppe e dalla capacità dei Quadri.

La sterilità dei grembi gallici può spiegare il favore che simile tendenza incontra presso la parte intellettuale dell'ambiente militare francese; lo spirito democratico, che in Francia inquina e intorbida anche le correnti più pure del pensiero militare, può fornire un'altra spiegazione.

Nulla però può giustificare tale tendenza, perchè i Paesi che dimenticano di preparare, selezionare e scegliere i futuri loro capi militari e di curare l'animo delle generazioni che dovranno fornire i combattenti della guerra di domani, illudendosi di supperire a queste deficienze con la perfezione, o con la quantità dei mezzi materiali, constateranno a loro spese, alla prova dei fatti, che i mezzi d'azione non valgono se non per l'impiego che l'uomo sa fare di essi.

Il problema che va risolto per primo, in ogni esercito, è quello di fornire agli uomini, truppe e quadri, la qualità che ad ognuno nel proprio ambito occorrono per divenire un combattente. Il problema dei mezzi materiali viene dopo; chi inverte l'ordine di questi termini prepara un esercito che trascina una vita da ammalato fino a quando non incontra un nemico che si incarica di dimostrare addirittura che questo esercito è cadavere.

E' bene, perciò, che in Italia vi siano uomini di ingegno come il Reisoli che tengono alta la sacra bandiera dei fattori morali.

La via che segue il Reisoli per arrivare ad illustrare la bontà delle sue convinzioni è la più diretta. Egli si astiene dall'andare ad accrescere la schiera di coloro che avventano profezie apocalittiche e gratuite su quello che sarà la guerra futura; non pubblica diligenti monografie sulla grande guerra Europea, perchè probabilmente egli pensa che la grande guerra, fatta da eserciti e da Governi che appartenevano a Paesi democratici, può insegnare ben poco di buono; e neppure egli studia Napoleone perchè le ormai troppo numerose pubblicazioni sul grande condottiero italiano non consentono più di discernere ciò che ha fatto Napoleone da ciò che gli hanno fatto fare i suoi commentatori.

Gustavo Reisoli esce decisamente da questi tradizionali limiti fissi della letteratura militare moderna, salta il fosso e studia, con amore, con dottrina, con elegante acutezza di indagine, la storia antica ed i grandi capitani dell'antichità. Lo studio della storia antica, trascurato probabilmente per ignoranza o pigrizia mentale nelle scuole militari di tutto il mondo, è forse, invece, lo studio più adatto per farci conoscere come si è comportato — e quindi come si comporterà — in guerra, l'elemento che nella guerra non cambia mai: l'uomo, dinanzi ad un altro elemento che esso pure, in guerra, non cambia mai: il pericolo di morte.

La storia antica è più semplice, più ingenua, meno menzognera della storia moderna; ad uno studioso accorto può rivelare qualche verità importante.

Nel libro su Ardant du Picq questo studio è fatto dal Reisoli sotto la guida geniallissima ed affascinante del grande scrittore militare francese che ha portato questo bel nome.

Carlo Giovanni Ardant du Picq, colonnello di fanteria nell'esercito francese, morì a Longeville les Metz il 15 agosto 1870, colpito da granata tedesca, mentre era alla testa del 10.o Reggimento di Fanteria. Ufficiale valorosissimo, era decorato anche dell'azzurro segno al valore militare di Sardegna conferitogli nella guerra di Crimea, ove aveva combattuto a fianco dei soldati piemontesi sotto Sebastopoli.

Egli lasciò alcuni scritti, nella più gran parte abbozzi incompleti, tra i quali primeggiano per profondità di pensiero uno « Studio sul combattimento antico » ed uno « Studio sul combattimento moderno », che è come un corollario allo « Studio sul combattimento antico ».

Di Ardant du Picq, il letterato francese Barbey d'Aurevilly ha scritto che « Giammai uomo d'azione, e di azione brutale agli occhi dell'universale pregiudizio, ha più magnificamente glorificato la spiritualità della guerra ».

Ed il Generale de Maud'Huy, insigne trattatista militare francese, diceva che gli studi di Ardant du Picq sul combattimento dovrebbero essere il « breviario » di ogni Ufficiale.

Felicemente dunque il Reisoli ha saputo scegliere così autorevole alleato a conforto delle sue giustissime concezioni sulla guerra e sulla preparazione alla guerra.

Ed il libro del Reisoli, che è in parte parafrasi e in parte commento, armonicamente fusi insieme, degli scritti di Ardant du Picq, non poteva essere più avvincente e persuasivo. E' un libro filosofico, denso di pensiero, che l'arte, veramente non comune, del Reisoli, ha saputo rendere fluido e gradevolissimo alla lettura.

La portentosa e talvolta perfino urtante, potenza di indagine psicologica di Ardant du Picq, scrutatore inesorabile e insuperato, del cuore del combattente, viene presentata in forma assimilabile anche per gli stomachi delicati dal lirismo stilistico del Reisoli.

E — finalmente — nell'opera di pensiero di un valorosissimo soldato, morto sul campo di battaglia, analizzata razionalmente da un altro valoroso soldato che ha fatto la guerra, troviamo detto, proclamato, ripetuto a chiare note che in guerra occorre fare i conti con la « paura »!

Finora era considerato delitto, per uno scrittore militare, parlare di « paura » ed, in tal guisa, era stato possibile creare tutta una falsissima e grottesca letteratura militare, a base di vuota retorica, dove tutti i combattenti, vincitori e vinti, erano sempre presentati quali ben atteggiati eroi, che si battevano come leoni fino all'ultima goccia del loro sangue, dopo aver delirato di desiderio per ore e giorni, nell'attesa di questo ambitissimo istante della lotta suprema.

La realtà è alquanto diversa: il coraggio è una qualità rara negli individui e rarissima nelle masse.

Dice Ardant du Picq: « La massa freme *di paura e questo fremito, sotto pena di irreparabili errori*, deve essere considerato come un *dato fondamentale* in ogni organizzazione che riguardi disciplina, disposizioni, movimenti, manovre, modalità di azione, che hanno precisamente lo scopo unico di contenere il brivido della paura, di eluderlo, di farlo deviare dalle proprie schiere, suscitandolo ed eccitandolo, per contro, nelle file nemiche ».

E altrove: « Non per la lotta, ma per la vittoria combatte l'uomo, ed egli procura, in tutti i modi, di sopprimere la prima e di assicurare la seconda ». Chi sa che cosa penserebbero di questa massima acutissima quei Generali della passata guerra europea che avevano inventato la guerra di logorio!

E continua Ardant du Picq: « Impareremo a diffidare della matematica e della dinamica materiale, applicate alle cose del combattimento, a guardarci dalle illusioni dei campi di tiro e di manovra, dove si fanno esperienze con il soldato calmo, attento, obbediente, con l'uomo, in una parola, quando è docile, intelligente strumento e non già con l'essere nervoso, impressionabile, commosso, turbato, distratto, sovreccitato, mutevole, fuori di sè, che è il combattente, sia comandante o soldato ».

Sono verità scabrose; ma fa tanto piacere, ogni tanto, leggere qualche verità, anche se questa è scabrosa. E fa tanto più piacere a chi propugna da tempo la necessità di educare il coraggio, di preoccuparsi di questo problema del coraggio come del problema fondamentale della preparazione militare.

Qualche manovra sulla carta in meno e qualche corso di educazione psico-fisica (equitazione, alpinismo, ecc.) in più, nelle lunghe soste di guarnigione invernali e la preparazione militare ne guadagnerebbe in tutti i sensi.

Scrivendo, con mente profetica (non il profetismo puerile dei militari da strapazzo che oggi annunciano la « guerra chimica » o « la guerra delle tanks ») della guerra futura, Ardant du Picq aveva previsto la sempre maggiore rarefazione delle ordinanze sui campi di battaglia ed aveva perciò affermato la necessità di avere Ufficiali coraggiosi ed abili che sapessero acquistare forte ascendente sui dipendenti, perchè « il combattimento moderno impone coesione e solidarietà più severe che in nessun tempo. Verità quasi ingenua, tanto è ovvio che i legami più si vanno allungando e più debbono essere tenaci, se si vuole che essi non abbiano ad infrangersi ».

Ma a voler citare le cose belle, e acute, e originali, e profonde che si trovano in questa opera Ardant du Picq-Reisoli, si correrebbe il rischio di dover citare tutto il volume.

Esso lo meriterebbe; ma noi vorremmo che il sommario saggio, che abbiamo offerto ai nostri lettori, della ricchezza di pensiero che l'opera contiene, servisse ad invogliare tutti, militari e non militari (i quali ultimi, in Italia, si disinteressano tanto disinvoltamente di questioni militari) a leggere il libro: che è un sanissimo ed elevato contributo alla intelligente valutazione del problema della preparazione militare.

Soprattutto è un contributo veramente concreto ed aderente all'indirizzo, realistico e spirituale insieme, che il Governo di oggi tenta di imprimere a tutte le correnti del pensiero e della attività italiane.

Giacomo Carboni.

(1) GUSTAVO REISOLI: «Ardant du Picq». Officina grafica Pasquale Scarrone. Torino, L. 11.

Un'importante opera di W. Churchill pubblicata dall'Ufficio Storico della Marina

Roma, 6 notte.

L'Ufficio Storico della R. Marina, continuando a svolgere il suo programma di traduzioni delle migliori opere straniere sulla guerra marittima, ha pubblicato in questi giorni il primo volume dell'opera *La crisi mondiale* di Winston Churchill, che fu primo Lord dell'Ammiragliato inglese dal 1911 al 1915.

L'autore si è proposto di esporre al pubblico i concetti che lo hanno guidato nell'esplicazione della sua opera direttiva durante l'epoca in cui fu capo della Marina britannica, e in questo primo volume tradotto dal capitano di vascello Federico Castracane, sono contenuti gli avvenimenti svoltisi fino al termine del 1914. L'intera opera consterà di quattro volumi di cui il terzo è diviso in due parti.

La Mostra dei progetti per il faro a Colombo

Roma, 6 notte.

Avrà luogo domani, come è già stato annunziato, l'inaugurazione della Mostra dei progetti per il faro a Cristoforo Colombo. I progetti, già esposti a Madrid, sono raccolti nel Palazzo delle Esposizioni. I progetti presentati al concorso furono 456, con circa 2500 disegni pervenuti da tutte le parti del mondo. Il Comitato di architetti romani, che ha predisposto la Mostra, ha proceduto a una selezione, esponendo solo 271 progetti, con 800 disegni, tra i più significativi e migliori. La Mostra, allestita con grande decoro, è divisa per nazionalità in dodici salette, mentre in un'apposita sala sono stati esposti i 10 progetti prescelti con primo premio per il concorso di secondo grado, tra i quali è quello dell'italiano Pippo Medori.

L'Italia vi è inoltre rappresentata in due sale, con 32 progetti, tra i quali particolarmente si notano quelli di Lombardi, Zanelli, Ferrati, Moretti, Cirilli, Marozzo e Vietti, Calori e Felici, Caneva, Mancini, ecc.

LETTERE DALLA CINA

La « diva cinese »

PECHINO, luglio.

Pochi giorni or sono abbiamo avuto qui la Galli-Curci che insieme al marito e pianista Mr. Homer fa un giro in Estremo Oriente dando dei concerti. Sia a Tientsin che qui la nostra artista destò grande entusiasmo; data la fama che la precedeva.

La sera del concerto in questa ex-Capitale la vasta sala del Grand Hotel de Pékin era zeppa, e fra gli ascoltatori notai Mei Lan-Fang, il famoso artista di canto cinese che personifica sulle scene sempre una leggiadra donzella, gorgheggiando come un usignuolo.

Mi domandavo quale impressione potesse fare su lui la voce di una donna « reale » che canta deliziosamente, come ancora fa la nostra diva. Mi riserbavo di chiederglielo e lo seguivo collo sguardo; e mi parve scorgere dalla sua fisionomia un grande compiacimento, il che dimostra che l'arte non ha nè sesso nè paese!

Mei Lang-Fang che oramai è presso la quarantina serba ancora — come molti uomini dell'Oriente — l'aria di un giovanotto sui venticinque, ed è di fisionomia molto piacevole. Distinto di modi, e dalle mani affusolate, quando è sulla scena si trasforma in un'avvenentissima fanciulla che farebbe girare la testa a chi non sapesse che quella donna è poi... un uomo come gli altri!

Egli ha ormai acquistata una fama straordinaria ed è stato due volte già in Giappone a cantare, festeggiatissimo. Si prepara a fare una « tournée » in America ed in Europa, e quantunque non sappia che qualche parola d'inglese ha l'aspetto di un « returned student », dall'aria molto come si deve.

A parecchi occidentali Mei Lan-Fang non piace, come non piace nulla del teatro cinese. Lo stesso avviene dei pranzi cinesi: molti stranieri che dapprima v'intervengono con preconcetti e non li gustano, coll'andare del tempo li apprezzano. Si verifica la medesima cosa per riguardo agli artisti di canto cinesi.

Ma, tornando a parlare del concerto, quando questo ebbe termine, Mei Lan-Fang — che vi era intervenuto colla moglie — una leggiadra cinesina, si recò dalla Galli-Curci a fare le sue congratulazioni; e appresi allora che l'aveva invitata all'indomani ad un thè che dava in suo onore.

Questa cortesia verso la nostra artista fu opera di una gentile signora italiana di qui, moglie di uno dei membri del Direttorio Fascista locale, la signora Varalda. Fu costei ch'ebbe la luminosa idea di mettere in rapporto la diva dell'Occidente con quella... (o per meglio dire con quello) dell'Oriente!

Il giorno seguente, dopo una colazione alla Galli-Curci offerta dalla signora Varalda che raccolse molti del Corpo Diplomatico, e le notabilità di Pechino, andammo tutti a casa di Mei Lan-Fang. Questi ha una residenza tutto affatto cinese, con un grande giardino pieno di alberi in fiore e di rocce artificiali e con un bel laghetto nel quale guizzano pesci dorati dalla stranissima testa. La giornata era ideale ed il cielo tersissimo aggiungeva grazia alla scena.

Mei Lang-Fang fece con molta signorilità gli onori di casa, aiutato dalla sua leggiadra moglie e da altre signore e signorine cinesi che in parte parlavano l'inglese e che fecero grande festa alla nostra artista.

Domandai alla Galli-Curci mentre osservava gli oggetti di arte che sono nella casa di Mei Lan-Fang quale impressione avesse riportato di Pechino. Mi rispose: — E' davvero una città meravigliosa! Mi dispiace solo di non poter rimanere qualche altro giorno perchè sono affascinata da quanto ho visto ed osservato!

Chiesi poi a Mei Lan-Fang quando avrebbe intrapreso il giro artistico in America ed in Europa, giro di cui si parla da un anno; ed egli mi rispose che sperava di farlo presto, e che avrebbe tentato di venire anche in Italia.

Gli domandai la sua impressione sulla nostra diva ed egli mi rispose: — Quantunque non comprenda le sue parole il canto ed il timbro della voce sono deliziosi: sembra di sentire degli uccelli garrire...

Allora io gli risposi che il cognome della Galli-Curci aveva per prima sillaba una parola cinese che indica proprio « garrire di uccelli ». Mei sorrise approvando e battendo le mani come un ragazzo!

Ci recammo quindi nel giardino ove furono fatte molte fotografie. Tutti stranieri e cinesi vollero scambiare una parola colla nostra artista; e regnò una grande intimità che parve rompesse la barriera esistente fra gente dell'Occidente e dell'Oriente. Molte tavole erano imbandite, con dolci cinesi e con thè profumato, al gelsomino, in tazze artistiche, di squisita fattura cinese.

Fu davvero un incantevole pomeriggio e sono sicuro che la Galli-Curci riportò un grato ricordo delle cortesie a lei addimostrate da un « collega » in arte, che le donò anche dei bei vasi di porcellana!

a. g.

Meravigliosa collezione artistica che andrà all'asta a Berlino

Berlino, 6 notte.

Andrà all'asta fra qualche settimana una delle più rare collezioni artistiche private di Berlino, la collezione del notissimo commerciante e mecenate Edoardo Simon, giorni fa uccisosi per dissesti.

Il Simon aveva raggiunto una quasi favolosa ricchezza e, esteta com'era, da un raro gusto artistico, aveva raccolto in molti anni la preziosa collezione. Il catalogo, al quale hanno collaborato i più noti critici d'arte di Berlino con a capo il prof. Friedlander, direttore del « Kaiser Friedrichs Museum », consiste in due volumi ampiamente illustrati da fototipie. La collezione è ricca di esemplari del Rinascimento, specialmente italiani e di mobili, camini, porte, tappeti, gobelins, una collezione di bronzi italiani, fra cui dei Lobardini e del Ghiberti. Ma sopra tutto è importante la collezione di quadri. Vi sono dei Tiziano, dei Botticelli, del Bronzino. Uno dei periodi più ricchi della collezione riguarda il sec. XVIII. Vi è una camera internamente affrescata con sei affreschi murali e un soffitto di Tiepolo proveniente dal palazzo Porto di Venezia. Vi sono poi un Dal Sarto, dei Vivarini, un Bramantino, ecc.

Tipografia del giornale LA STAMPA

Tutti gli sports in tutto il mondo

L'adunata ciclistica internazionale di Zurigo

La partecipazione dei corridori italiani ai campionati del mondo – Centoventi campioni inscritti in rappresentanza di quattordici Nazioni – Le probabilità degli « azzurri »

Ora che anche gli echi del « Tour de France » sono spenti, e sulle corse italiane è sceso il velario con la Predappio-Roma, l'attenzione degli sportivi è attratta dalla manifestazione (senza dubbio la più importante del calendario ciclistico internazionale) che si svolgerà a Zurigo a partire da sabato prossimo e che si chiuderà dopo nove giorni; vogliamo alludere ai campionati del mondo.

La massima adunata ciclistica

E' la posta più alta che viene messa in gioco da quell'Unione Ciclistica Internazionale che rappresenta le varie Federazioni sparse in tutto il mondo, e che si può dire, all'infuori di quest'annuale manifestazione, altri segni tangibili della sua attività non sappia dare.

I campionati del mondo sono la fonte del prestigio e del... lucro di quest'ente che vuol essere una specie di governo democratico e popolare, ma in cui praticamente uno solo è che fa il bello e il brutto tempo: il francese Rousseau. E' costui, che trovandosi a decidere tra Italia e Olanda, per l'assegnazione della sede dei campionati del mondo per l'anno corrente, scelse... la Svizzera. E così quest'anno andremo a Zurigo per vedere da vicino le vicende che ci daranno cinque maglie « arcobaleno » e precisamente la maglia di campione del mondo di velocità professionisti e dilettanti, di « routiers » professionisti e dilettanti, e di « stayers ».

L'adunata di Zurigo raggruppa il fior fiore del ciclismo europeo. Essa si intitola « campionati del mondo » ma dovrebbe forse per l'esattezza definirsi « campionato europeo » in quanto che i rappresentanti dell'America e dell'Australia non saranno presenti. Da parecchi anni questo si verifica, ma si può affermare che mai come in questa occasione calza l'adagio che gli assenti hanno sempre torto. E se si pone mente che l'America, a cui erano stati assegnati questi campionati non è stata in grado di organizzarli, che in America uno stayer italiano — Giorgetti — è campione della Repubblica stellata, che gli sprinter europei hanno più volte avuto ragione in casa loro dei velocisti americani, mentre questi in Europa hanno raccolto nell'ultimo decennio più sconfitte che vittorie, che infine in America non esistono corridori su strada, si converrà che i titoli mondiali assegnati a Zurigo debbono essere ritenuti come la espressione reale del massimo valore in campo ciclistico.

E col tramonto di Kramer e dell'australiano Spears è pure tramontato dal 1920 il primato dei velocisti di oltre Oceano. L'Europa, si può dirlo senza tema di peccare di campanilismo, è oggi alla testa del ciclismo mondiale e può affermare di conferire a buon diritto un titolo che ha valore assoluto.

La rappresentanza italiana

L'Italia, a differenza di altre Nazioni che hanno iscritto i loro campioni soltanto ad alcune specialità, vedrà in lizza i suoi rappresentanti in tutte e cinque le gare.

Nelle prove di velocità per dilettanti sarà rappresentata dal veneto Malatesta, campione d'Italia, e dai lombardi Pellizzari e Cattaneo. Nella prova riservata ai professionisti noi vedremo in linea Martinetti, già campione del mondo dei dilettanti, e Bergamini. Per le prove su strada presentiamo un trio formidabile tra i professionisti: Binda, Piemontesi e Frascarelli. E qualora il romano venisse sostituito da Negrini, la nostra rappresentanza non sarebbe da ritenersi per questo meno forte. Tra i dilettanti troviamo due piemontesi: il canavesano Balmamion e il torinese Bertolazzi, un toscano: Gestri, e un varesino allievo di Binda: Bartoni.

Per le corse dietro motori ancora due piemontesi sono stati designati a difendere i nostri colori: il torinese Torricelli, che malgrado le sue trentacinque primavere è ancora il miglior elemento nostro della specialità, e il novarese Manera, che non conta che diciotto anni.

L'Italia affida a buone mani (sarebbe più esatto dire a buone gambe) la difesa del suo prestigio ciclistico. I prescelti sono atleti che danno affidamento per le prove finora sostenute di poter tenere alto l'onore del ciclismo italiano. Naturalmente questa frase non vuol significare che gli italiani partano... con la vittoria in tasca. Chi volesse tentare le sorti del totalizzatore potrebbe giocare, avendo della sua maggiori probabilità di successo che di sconfitta, sui corridori che disputeranno il campionato mondiale su strada nella categoria professionisti.

Una gioia e un'amarezza

La presenza del nostro Binda e del nostro Piemontesi, il cui valore è noto anche all'estero, turba i sonni a più d'uno. Sia l'uno che l'altro hanno già conosciuto la via del successo nell'arringo mondiale. In Germania nel 1927 ad Adenau, su di un circuito ove era necessario possedere gambe e polmoni a... prova di bomba, Binda trionfò, trascinandosi nella sua scia Girardengo e Piemontesi. Quel giorno ad Adenau i rappresentanti italiani sbalordirono tutti. Ma per giustificare la propria sconfitta e svalutare la vittoria degli azzurri si levarono alti lagni contro la conformazione del percorso, dimenticando che erano proprio le asperità del circuito che avevano designato i migliori del ciclismo mondiale.

L'anno scorso a Budapest il successo pareva dover essere altrettanto sicuro quanto ad Adenau. Poi per quelle vicende che sono ancora vive nel ricordo degli sportivi (l'aver avuto due galli nel pollaio fu una gran disavventura) si ebbe il bel successo che del giuoco di ripicco tra Girardengo e Binda ne approfittò il belga Ronsse, il quale vestì la maglia arcobaleno. Quest'anno c'è da sperare in qualcosa di meglio. Binda avrà con sè degli amici fedeli e non dei concorrenti. E se la buona stella verrà ancora con lui si può sperare in un successo nostro.

Per i dilettanti su strada le incognite sono maggiori. In Ungheria, ad addolcire il molto amaro regalatoci dai professionisti, pensarono i dilettanti: Grandi e Mara ebbero ragione di tutti gli avversari, compreso il campione olimpionico Hansen, che vinse a suo agio sulle levigate strade olandesi la prova olimpionica, ma si trovò a disagio sulle polverose e pietrose strade ungheresi. L'emiliano Grandi ripeteva così alla distanza di cinque anni il successo conseguito dal lombardo Ferrario Libero a Zurigo in occasione della disputa della prima prova in linea valevole per il titolo mondiale. L'Italia realizzava così in sei anni un triplice successo mentre la Francia non ha al suo attivo che due vittorie (Leducq: 1924 e Doyen: 1926) e il Belgio altrettanto (Hoevenaers: 1925 e Ronsse: 1928).

Nel campo dei velocisti

Il nostro bilancio consuntivo — e diciamo pure anche preventivo — è meno roseo per le prove di velocità e per quelle dietro motori. Nelle prime, nel campo riservato ai professionisti noi, pur risalendo ai tempi della prima disputa, non troviamo che delle onorevoli prove, ma nessuna vittoria. Per limitarci a un periodo più prossimo dobbiamo accontentarci di leggere d'un secondo posto (Moretti, Milano 1926) e nulla più. L'Olanda invece, grazie al fenomenale Moeskops, si vede aggiudicate dal 1922 al '26 ben quattro vittorie; la Svizzera una e la Francia due grazie rispettivamente a Kaufmann e Michard. E proprio non ci sentiamo di giurare oggi che Bergamini e Martinetti possano fare a Zurigo meglio di quanto abbiano saputo fare i loro connazionali nelle dispute precedenti.

Tra i dilettanti Pellizzari e Malatesta si presentano con probabilità maggiori. Per quanto si è potuto constatare in base a prove recenti, crediamo che i nostri giovani rappresentanti non debbano ritenersi sconfitti a priori. Pellizzari soprattutto dà affidamento di far bene. Ahimè, che tanta fiducia scema di molto nel campo degli stayers. Torricelli è senza dubbio un uomo tenace e volonteroso. Ma che possono queste sue qualità di fronte alla più giovane età e alla classe superiore di parecchi suoi avversari? E che può la giovanile baldanza del diciottenne Manera in una gara in cui l'organismo umano è sottoposto a uno sforzo sfibrante come in nessuna altra corsa consentito solo a tempre d'eccezione? La Francia con Paillard e Grassin, la Germania con Krewer e Sawall, il Belgio con Linart e Benoit presentano campioni che hanno nel confronto dei nostri maggiori titoli.

Ma sulle probabilità degli uni e degli altri nella grande contesa, che avrà sabato il suo prologo con il Congresso dell'Unione Ciclistica Internazionale, avremo ancora agio di ritornare. Ci limiteremo a rilevare, per finire, che il successo alla settimana zurighese è assicurato dalla presenza di oltre cento campioni rappresentanti di 14 Nazioni.

L'escursione dei dopolavoristi piemontesi al Piccolo San Bernardo

Aosta, 6 notte.

L'organizzazione locale per il grandioso raduno dopolavoristico piemontese al Piccolo San Bernardo, che avverrà il 15 agosto è quasi completa. La manifestazione escursionistica, voluta dalle gerarchie provinciali di comune accordo con le alte personalità del Partito, sarà imponente. Il Comitato esecutivo è presieduto da S. E. Giacomo Salvetti, prefetto di Aosta, ed è composto dal commissario del Partito, comandante Guido Parenti, dal console cav. Felice Pertoldi, dal conte Toesca di Castellazzo, delegato regionale della « F.I.E. », e da numerose cospicue personalità, fra le quali l'avv. Ivan Bianchi-Mina, segretario federale di Torino, ed il maestro Giuseppe Blanc. Delle commissioni speciali fanno parte il cav. Francesco Ottiz, il rag. Giuseppe Assi, il centurione Aldo Sormano ed il prof. comm. Massobrio. La giuria è presieduta da Guido Parenti; sono stati istituiti ricchissimi premi, fra cui la preziosa coppa « Piccolo San Bernardo ».

L'inquadramento dei partecipanti avverrà in piazza Carlo Alberto, e la partenza per il Piccolo San Bernardo avrà inizio dopo aver reso omaggio ai caduti valdostani, alle ore 8, su autocarri. Alle 11,30 sul pianoro del colle sarà celebrata una Messa da campo, cui seguirà la solenne benedizione di tutti i gagliardetti.

Dopo la colazione al sacco, saranno ricevute le autorità e verranno letti i messaggi del Duce e del Segretario del Partito. Alle 14 avranno inizio le gare di musica, la sfilata dei costumi regionali e la sfilata degli automezzi meglio addobbati. Alle ore 16 i partecipanti ritorneranno ad Aosta.

Tutti i partecipanti alla grandiosa manifestazione saranno assicurati gratuitamente contro gli eventuali infortuni. L'Istituto nazionale « Luce » girerà un film, che sarà poi proiettato in tutte le città d'Italia. Un'altra importante cerimonia avrà luogo nello stesso giorno a Courmayeur per l'inaugurazione di un museo alpino e una simpatica festa d'armi, cui è assicurato l'intervento di un Principe di Casa Savoia.

Anche i calciatori ungheresi perdono in America

Montevideo, 6 notte.

A.A.I. — La squadra ungherese del « Ferencvaros » si è incontrata con i calciatori uruguayani del « Peñarol ». La partita, assai movimentata e interessante, è stata vinta dal « Peñarol » per due a zero.

Perchè il « Polonia » non ha spiccato il volo

Milano, 6 notte.

Come siete stati informati ai primi dello scorso mese doveva spiccare il volo da Taliedo il « Polonia », il grande Caproni che per iniziativa di un Comitato polacco-americano doveva raggiungere Baldonnel in Irlanda e quindi lanciarsi attraverso l'Oceano per atterrare in America. L'ardua impresa, studiata nei suoi più minuti particolari a Milano, mentre si allestiva l'apparecchio, è ora completamente concretata e la partenza sarebbe già avvenuta, se un dissidio scoppiato all'ultimo momento fra il capitano Kowalski, ufficiale di rotta, e il signor Adamkievic, presidente del Comitato finanziatore, non l'avesse fatta rimandare. Approntato l'aeroplano e battezzato dal principe di Polonia cardinale Hlond venuto appositamente a Milano, il volo avrebbe dovuto avere subito inizio, ma fu rinviato la prima volta per il cambio dei motori. Invece di due Asso 500 il capitano Kowalski e il pilota Kilcz si trovarono d'accordo di metterne quattro da 250 semi Asso. I lavori furono sollecitamente iniziati e condotti a termine in pochi giorni, ma la partenza tardava ancora.

Il « Secolo-Sera » ha voluto assumere informazioni in merito ed è venuto a conoscenza del dissidio che ostacola la bella e difficile impresa. In data 24 luglio, afferma il capitano Kowalski, il signor Adamkievic gli telegrafava da Parigi avvertendolo che il volo era rinviato e che la sua presenza a Milano non era più necessaria. Il presidente del Comitato soggiungeva quindi di avere ricevuto ordine dall'America di rompere il contratto con lui, pregandolo nel contempo di consegnare tutte le carte e gli strumenti di bordo al pilota Kilcz.

Atteso il ritorno del signor Adamkievic e alla presenza del console di Polonia, l'ufficiale esonerato ha dichiarato di avere chiesto la ragione del provvedimento preso a suo riguardo ottenendo per tutta risposta che egli Adamkievic, non lo riteneva in possesso dei requisiti necessari per compiere il volo. A questa dichiarazione, il capitano ribatteva, sempre secondo le sue affermazioni, che era assurdo alla vigilia del volo un simile modo di trattare e che, comunque, egli possedeva una lettera dell'Ambasciata di Polonia comprovante le sue attitudini. Ma il signor Adamkievic non solo si mostrava irremovibile nella decisione presa, ma annunziava pure che aveva già concluso un contratto a Parigi con l'aviatore Kalina, che dovrebbe essere ora il compagno di Kilcz. Questa dichiarazione fornita dal capitano Kowalski, il quale ha soggiunto che egli ritiene il contratto concluso col presidente del Comitato assolutamente in vigore. Esso è stato steso in America nell'aprile scorso e in maggio perfezionato a Milano, alla presenza del notaio dottor Todeschini e di un addetto al Consolato polacco. Il capitano ha concluso dicendoci che è deciso, qualora ve ne fosse bisogno, a ricorrere al Tribunale per la buona tutela dei suoi diritti. Lo stesso giornale ha voluto anche chiedere al signor Adamkievic ulteriori spiegazioni sul dissidio. Il presidente del Comitato organizzatore, presenti gli aviatori Kilcz e Kalina, ha confermato di non ritenere il capitano Kowalski sufficientemente preparato per un volo di così grande importanza. D'altra parte in questi giorni, egli ha soggiunto, verranno eseguiti al campo della Malpensa nuovi e più completi esperimenti sotto la direzione del tenente Kalina dell'esercito polacco, per stabilire il consumo esatto dei nuovi motori e quindi decidere per la partenza, che egli spera possa effettuarsi fra non molti giorni.

Le 95 macchine della Coppa delle Alpi iniziano oggi la difficile prova

Monaco, 6 notte.

Cagno, il grande corridore di un tempo e l'ancora magnifico pilota di oggi, ci ha condotti a Monaco in una veloce corsa attraverso la Svizzera, il pittoresco Tirolo e la Baviera. A Monaco giungemmo sotto un vero diluvio, un'acqua che non permetteva di vedere attraverso i vetri della nostra guida interna, e che aveva fatto rintanare nelle loro case i buoni bavaresi. Una corsa attraverso la città inondata, ed eccoci subito, senza perdere tempo, al quartiere generale delle macchine italiane che partecipano a questa attesissima seconda Coppa Internazionale delle Alpi.

La corsa ha richiamato molta gente a Monaco. La concomitanza con due o tre congressi di non so quale natura, ha fatto sì che gli alberghi siano tutti zeppi e si fatichi con esito quasi sempre negativo, a trovare una camera qualunque. Al nostro arrivo alla sede delle vetture italiane abbiamo trovato Nazzaro, Salamano e Pastore che formano l'unica « équipe » ufficiale del nostro Paese, quella della Fiat, che lavoravano attorno alle macchine, dando gli ultimi ritocchi per la perfetta « mise-à-point » delle vetture. Le tre Fiat 525 S. si presentano molto bene, eleganti nel loro bel colore rosso vivo e nella carrozzeria che, quantunque leggera, è dotata di ogni comfort.

Battaglia difficile

Nazzaro e Salamano attorno ad una rossa vettura! Ricordi di altri tempi, quando le nostre macchine balzavano veloci sui circuiti europei per un primato di velocità. Oggi la Casa torinese ritorna alla corsa con un compito difficile quanto allora, se non più. Le tre rosse macchine saranno infatti in lotta con la migliore produzione europea ed americana, in una gara difficilissima, dove tutti i fattori della moderna costruzione delle vetture da turismo sono impegnati in un collaudo che non potrebbe essere più severo.

Nazzaro, calmo e sorridente come sempre, stava lavorando sotto la tettoia sulla quale scrosciava come indemoniata la pioggia, attorno ad un minimo particolare della carrozzeria. Ogni tanto alzava gli occhi chiari per posarli sulla vettura, con un leggero sorriso soddisfatto. Ogni dettaglio era stato riveduto; ogni vite, la più piccola cosa. Il grande guidatore era tranquillo e sicuro della macchina e di se stesso.

— Siamo a posto — mi disse come primo saluto. — Ora non vi è che da aspettare la partenza.

— Battaglia difficile, non è vero?

— Piuttosto. Staremo a vedere.

E questo può dirsi il commento di Nazzaro alla Coppa delle Alpi. Anche Salamano e Pastore sono fiduciosi. Quando lo è Felice, del resto, è sufficiente: lo sono tutti.

Case, guidatori e guidatrici

Il numero degli iscritti è imponente: 95. L'adunata per il peso delle vetture venne fatta all'Ausstellung Park, nel vasto recinto della Fiera permanente. Lo squadrone della Mercedes-Benz è colossale, come tutte le cose del resto che sanno di tedesco. Sono sedici o diciassette macchinoni, imponenti, carrozzati a due posti con leggere torpedo. Le macchine tedesche partecipano alla gara in parte raggruppate in « équipe » e in parte con concorrenti isolati. Fra i guidatori non mancano i nomi di grido: ci sono Caracciola, Kimpel, Neubauer, Werner, per non citare che i maggiori. Crediamo che questi saranno i più pericolosi avversari dei nostri rappresentanti, quantunque non si debbano dimenticare le « équipes », sempre nella grossa cilindrata, cioè quella della Fiat, della Stoewer, della Austro Daimler e della Ford, che ci appaiono un po' come delle « outsider ».

A proposito della marca americana, è stato criticato il fatto che essa possa per un cavillo nella procedura commerciale, iscrivere alla gara due équipes, una con i colori italiani e l'altra con i colori tedeschi. Le macchine in parola, costruite al di là dell'Oceano, sono montate nei Paesi per i quali corrono, e guidate rispettivamente da guidatori italiani e tedeschi. Nessun'altra marca americana figura iscritta ufficialmente come « équipe », ma numerose sono quelle isolate.

Stamane all'Ausstellung Park, a ricevere i concorrenti era tutto lo stato maggiore della gara: dal presidente dell'Automobil Club di Germania, al direttore della corsa, al nostro commissario gr. uff. Mercanti. Non mancavano le signore. Due o tre parteciperanno alla gara: altre erano venute ad ammirare le coraggiose amiche e a portare loro i saluti della... classe.

Il meccanismo della gara

Alla vigilia della importante prova, che è giudicata dalle più alte autorità automobilistiche, come la più importante manifestazione europea, non sarà inopportuno stendere alcune parole sul suo meccanismo. La gara è organizzata, come si sa, dagli Automobil Clubs di Francia, d'Italia, d'Austria e della Svizzera, ed è riservata alle vetture da turismo di serie per determinarne la loro qualità. Le macchine concorrenti sono divise nelle seguenti classi e gruppi:

1.o Gruppo, Classe A: oltre 5000 cmc. di cilindrata. - Classe B: da 3000 a 5000; - Classe C: da 3000 a 2000.

2.o Gruppo, Classe D: da 2000 a 3000; - Classe E: da 1500 a 2000 - Classe F: da 1100 a 1500.

3.o Gruppo, Classe G: da 750 a 1100. - Classe H: da 500 a 750.

Le velocità minima e massima stabilite per ciascun gruppo sono le seguenti:

1.o Gruppo, Classi A-B-C: minima 43, massima 49.

2.o Gruppo, Classi D-E-F: minima 40, massima 46.

3.o Gruppo, Classi G-H: minima 35, massima 42.

La vettura, che non raggiunge la velocità minima del suo gruppo, non è più classificata, a partire dalla tappa in cui è stata trovata in difetto. La classifica dipende dalla velocità media impiegata. Saranno classificati primi di ogni classe i concorrenti che avranno raggiunto in tutte le tappe i tempi corrispondenti alla velocità media massima. In caso di ex-aequo, sarà classificato colui che avrà raggiunto la velocità media minima per la sua classe nei due settori seguenti: nella seconda tappa Passo del Giovo, terza tappa Passo del Pordoi.

Il percorso complessivo della gara è di poco superiore ai 2500 chilometri, divisi in cinque tappe, e si svolge attraverso le più difficili strade di Germania, Austria, Svizzera e Italia, e precisamente: Monaco-Villach, Villach-Merano, Merano-Merano, Merano-Lugano, Lugano-Como.

Questo, per sommi capi, il regolamento che regge la Coppa delle Alpi.

I piloti italiani

Non sarà inutile ricordare inoltre che l'« équipe » della *Fiat* è iscritta nella classe B del primo gruppo, mentre quattro altre *Fiat* 509 concorrono come isolate nella classe D, guidate da Cagno, Manzoni, Cappello e Ollera.

Altri concorrenti italiani sono: Doslo su *O. M.*, Cobianchi su *Ansaldo* nella classe E; Brambilla e Rielia su *Alfa-Romeo* nella classe F.

Domattina, alle 3,30, partenza per la prima tappa Monaco-Villach di 450 chilometri, che comprende il valico del Tauern-Hohe a 1735 metri, del Katschberg a 1641, e del Gailberg Sattel a 970 metri. Alla media massima stabilita di 48 chilometri orari, i concorrenti dovrebbero impiegare esattamente 9 ore, 37', 44''. Oggi i concorrenti hanno riposato, in attesa della faticosa prova che li attende.

Giuseppe Tonelli.

La carovana per la Coppa Schneider

La Coppa Schneider di quest'anno sarà eccezionale sotto ogni punto di vista. Il concorso di spettatori nel giorno della gara si prevede imponente, e da tempo tutti gli alberghi, le abitazioni e le ville presso il porto di Portsmouth e delle isole Wight sono prenotati a cifre sbalorditive. L'assistere da terra alla competizione più veloce del mondo, è ormai divenuta cosa pressochè impossibile; rimangono soltanto le navi che si ancoreranno nel centro del quadrilatero percorso dagli apparecchi e per le quali sono state emanate disposizioni tassative. Per le ore 13 del 7 settembre tutte le navi da guerra ed i piroscafi recanti a bordo spettatori dovranno già trovarsi nello specchio d'acqua loro assegnato e dovranno rimanervi fino al termine della gara, durante la quale issaranno il gran pavese.

Al piroscafo « Arundel », espressamente noleggiato dall'Aero Club di Torino per trasportare i propri soci, è stato assegnato un punto a destra dei vapori ufficiali, di fronte alle navi da guerra. Fra pochi giorni, e precisamente sabato 10 corr. saranno chiuse le iscrizioni che hanno avuto un esito veramente lusinghiero, tale da premiare i sacrifici che gli organizzatori hanno compiuto per poter trasportare in Inghilterra 300 soci a prezzi veramente popolari.

I programmi della gita si possono ritirare presso la sede dell'Aero Club di Torino, via Carlo Alberto 41, che avrà fra breve completato il numero massimo di prenotazioni, e che dovrà entro pochi giorni chiudere le iscrizioni in considerazione del tempo necessario per le pratiche relative alla concessione dei passaporti per i quali le Questure del Regno hanno ricevuto dal Ministero dell'Interno disposizioni al fine di facilitare il rilascio ai richiedenti soci dell'Aero Club.

Nuova linea diretta jugoslava

Berlino-Zagabria-Susak

Fiume, 6 notte.

Nella conferenza ferroviaria di Zagabria è stato stabilito di creare una nuova linea diretta fra l'Europa centrale e Susak.

In circa 21 ore si congiungerebbe Berlino con Susak, passando per Vienna, Bratislava, Gyékényes, Zagabria, avvicinando così la riviera croata all'Europa centrale.

I « moscerini » in attesa del « via »

Un serrato duello italo-tedesco

Parigi, 6 notte.

La maggior parte dei « moscerini » di Orly oggi hanno riposato, o meglio, ricoverati sotto l'immensa navata dell'« hangar » centrale hanno avuto gli ultimi tocchi, le ultime cure dai meccanici e dai piloti. Non è stata quindi del tutto una giornata di riposo quella di oggi, come era indicato nel programma. Vi è stata l'animazione febbrile e un po' caotica che caratterizza le vigilie di gare lunghe e difficili.

Un velo di lutto sul campo

Dobbiamo, però rilevare che attorno ai « moscerini » italiani l'animazione non è stata eccessiva. I nostri apparecchi sono completamente a punto e i meccanici non hanno dovuto affannarsi gran che. Solamente i piloti di tanto in tanto si portavano vicino ai loro apparecchi, controllavano questo o quell'ordigno, provavano questo o quel meccanismo con quella incontentabilità propria di chi... si è troppo minuziosamente e razionalmente preparato. I « moscerini » italiani ebbero oggi l'ultima visita del generale Piccio addetto aeronautico all'Ambasciata d'Italia, in uniforme di generale dell'aeronautica. Vennero pure visitati ed esaminati da tre illustri piloti e grandi costruttori francesi, Bleriot, Farmann e Caudron, che espressero al generale Piccio la loro compiacenza per la magnifica partecipazione italiana.

Naturalmente il terribile incidente di cui ieri fu vittima l'ingegnere tedesco Hoffmann ha disteso un velo di lutto sul campo di Orly e stamane sembrava che lo stesso vociare dei meccanici e dei piloti si fosse come attenuato. Verso le 11 un camion portava nell'« hangar » centrale i resti dell'apparecchio distrutto. I piloti e i meccanici si fecero d'attorno e una grande tristezza si disegnò sul volto di questi uomini che pure sono pronti ad ogni evento. La salma dell'ingegnere Hoffmann è stata portata, come sapete, all'ospedale della Pietà di Parigi. Non si sa ancora quando avranno luogo i funerali e si attendono le disposizioni della famiglia e dell'Aero Club tedesco.

I concorrenti ridotti a 47

I commissari sportivi francesi ebbero molto lavoro. Essi si sono riuniti ieri sera e stamane per verificare i fogli di passaggio al *virage* di Arienay e il peso del combustibile rimasto negli apparecchi dopo la prova di consumo. Questa prova aveva fin da ieri eliminato definitivamente quattro concorrenti e cioè i francesi Lahulé e Roques e il tedesco Kissin, vittime di panne al motore, i quali non erano stamane ancora rientrati ad Orly, ed il tedesco Schulz, che aveva danneggiato nell'atterraggio il suo apparecchio e il suo compatriota Eggers, il cui apparecchio è stato quello sul quale rimaneva vittima l'ingegnere tedesco Hofmann.

Dopo le verifiche del consumo del combustibile, i commissari decisero che i piloti Delmotte, Loerzer, Kirsch e l'italiano Benassati, il cui consumo era stato troppo elevato probabilmente per sbaglio nel carico della benzina, e così pure il tedesco Bismarck e lo jugoslavo Turkho, che erano rimasti in panne fin dalla partenza, ripetessero la prova oggi. Difatti alle 11 ebbe luogo questa prova di riparazione. Tre piloti su sei, che hanno preso la partenza, hanno terminato felicemente la prova e cioè il francese Delmotte, il tedesco Kirsch e l'italiano marchese Benassati. Gli altri tre dichiararono *forfait*. Il numero quindi degli apparecchi ritirati sale a otto. In conseguenza il numero dei concorrenti che domani prenderanno la partenza per il circuito d'Europa è di 47.

Le tappe del Circuito

Questo circuito, come sapete, è lungo 6000 chilometri. La prima tappa è Orly-Basilea; gli aviatori ritorneranno in seguito in Francia passando da Ginevra, Lione, Marsiglia, San Raffaele, e lasceranno di nuovo la Francia per raggiungere Torino.

Ecco l'itinerario completo del Giro d'Europa con le singole tappe: Parigi-Basilea, km. 423; Basilea-Ginevra, km. 198; Ginevra-Lione, km. 108; Lione-Marsiglia, km. 225; Marsiglia-San Raffaele, km. 124; San Raffaele-Torino, km. 255; Torino-Milano, km. 138; Milano-Venezia, km. 252; Venezia-Zagabria, km. 345; Zagabria-Belgrado, km. 370; Belgrado-Severin, km. 180; Severin-Bucarest, km. 275; Bucarest-Severin, km. 270; Severin-Budapest, km. 436; Budapest-Vienna, km. 224; Vienna-Brunn, km. 108; Brunn-Praga, km. 190; Praga-Breslavia, km. 206; Breslavia-Varsavia, km. 308; Varsavia-Posen, km. 283; Posen-Berlino, km. 238; Berlino-Amburgo, km. 263; Amburgo-Amsterdam, km. 305; Amsterdam-Bruxelles, km. 167; Bruxelles-Parigi, km. 284, ossia un totale di 6000 chilometri.

Le partenze verranno date ogni tre minuti a gruppi di quattro apparecchi e l'ordine di partenza sarà pressochè uguale a quello che si è avuto nella prova di consumo di ieri, e cioè dopo un gruppo di apparecchi tedeschi vedremo i quattro Fiat, i quattro Romeo, i tre Breda col Cant. I concorrenti sono liberi di coprire una, due o tre tappe nel corso di una giornata di volo, a condizione però di trovarsi ai punti di « tappe straordinarie » e cioè Bucarest e Varsavia, dove saranno obbligati a prendere la partenza i quattro apparecchi che partirono insieme da Orly.

La classifica del concorso è basata sulla velocità dell'apparecchio e sulla regolarità. Per la regolarità di volo verranno attribuiti 35 punti e per la velocità 70. La velocità considerata sarà quella realizzata nell'insieme del Circuito Europeo tenendo conto del tempo massimo per percorrere le singole tappe fissate dal regolamento. La durata delle fermate compiute al di fuori degli scali obbligatori non sarà dedotta.

Gli apparecchi di prima categoria che non avranno fatto una media di 75 Km. all'ora saranno eliminati. Per gli apparecchi di 2.a categoria, la media minima è di 60 chilometri. Tutti i 47 apparecchi qualificati erano stasera pronti.

Le « chances » italiane

E' indiscutibile che la lotta sarà oltremodo serrata fra i diversi tipi in gara, ma noi crediamo che la vera lotta sarà circoscritta fra gli apparecchi italiani e quelli tedeschi, ossia fra gli apparecchi propriamente da turismo, nei quali la regolarità, la robustezza, la comodità e la velocità sono giustamente equilibrati come negli apparecchi italiani, e gli apparecchi nei quali la ricerca della velocità schiaccia tutte le altre qualità richieste per un apparecchio da turismo, come avviene negli aeroplani tedeschi.

Sembra che la velocità tenuta ieri da alcuni concorrenti nella prova di consumo abbia impressionato molti spettatori. Così il camerata Carberry, pilota di un monoplano tedesco, realizzò la media di 174 chilometri e 504 metri. Ma questa *performance* non ha nessuna importanza poichè ieri si trattava di consumare il meno possibile di carburante. Gli apparecchi italiani, invece, hanno mantenuto una regolarità completa.

Va rilevato che su 24 apparecchi tedeschi in gara, cinque sono stati eliminati, mentre gli italiani non hanno subito alcuna eliminazione. Abbiamo d'altra parte constatato che certi apparecchi tedeschi, data la loro velocità, hanno bisogno di una grande superficie per decollare e atterrare. Ciò rappresenta un grave inconveniente perchè non tutti gli areodromi che i concorrenti incontreranno nel giro di Europa possono disporre di una lunghezza di campo per il decollaggio e l'atterraggio superiore agli 800 metri.

In conclusione, se all'inizio della prova più lunga e più dura di questa prima « challenge » dobbiamo fare un pronostico, noi siamo portati dalle impressioni riportate in questi giorni a indicare come probabili vincitori uno dei 12 « moscerini » italiani. E questo per constatazioni fatte, non per esagerato ottimismo o per sano sciovinismo.

P. Z.

La « toilette » al campo Gino Lisa per l'arrivo dei concorrenti

Il campo dell'Aerocentro « Gino Lisa » ha subito la « toilette » d'occasione per ricevere i partecipanti al giro turistico aereo d'Europa. Oggi al campo « Gino Lisa » verrà inaugurato e comincierà a funzionare l'elegante « châlet » che l'Aero Club di Torino ha fatto recentemente costruire per ricevere degnamente gli invitati. Sono stati preparati dei boxes ove le Case costruttrici degli apparecchi hanno raccolto il materiale per la manutenzione, il rifornimento e le eventuali riparazioni degli apparecchi. Non è stato dimenticato neppure il cambiavalute ed è stato curato ogni particolare per la preparazione del controllo.

L'Azienda delle tranvie municipali ha disposto perchè da oggi, dalle ore 16,30 abbia inizio, continuando fino a notte, un servizio di autobus fra Porta Nuova e l'Aerocentro, con frequenti corse di andata e ritorno. Egual cosa sarà fatta dalle ore 7 alle 20,30 di domani giovedì.

Di preciso circa l'ora d'arrivo dei concorrenti nulla ancora può dirsi, ma nell'eventualità che qualche concorrente compisse l'exploit di attraversare verso sera le Alpi, il pubblico che oggi interverrà, a traverso le notizie della stazione radio potrà essere messo al corrente degli arrivi delle precedenti tappe, e nel contempo assistere ad alcune esibizioni di volo degli apparecchi dell'Aero Club. Le supposizioni circa l'arrivo di alcuni concorrenti in serata sono fondate in quanto alcuni piloti, specialmente tedeschi sono riusciti fino ad oggi a tener celate le vere doti di velocità dei propri apparecchi.

L'arrivo in massa si prevede verso le ore 9 o 10 di giovedì, e sarà un momento di fermento e di affollamento perchè i piloti debbono appena giunti, timbrare un apposito cartoncino nello speciale « orologio » collocato presso i commissari sportivi che a turno controlleranno gli arrivi e le partenze.

Per la città sono stati affissi simbolici ramiguranti nello sfondo le particolarità più interessanti di Torino, Milano e Venezia, sorvolate da una pattuglia di aeroplani da turismo.

La montagna profanata

Il *Popolo d'Italia* pubblica il seguente articolo dell'on. Manaresi:

A girar per le montagne in questi mesi c'è veramente da soffrire il mal di mare: non è l'altezza che ti dà noia, ma lo spirito inerte che alberga nei molti centri alpestri stipati di gente che ha in orrore ogni sana fatica.

Fior di giovani che, pur avrebbero muscoli adatti e salute da vendere per imprese di fatica e di ardimento, si immobilizzano nella vita degli alberghi fra i pokerini di famiglia e i balli ultramoderni dedicando si e no, più per moda che per passione di sano gioco di muscoli, qualche minuto al giorno ad una partita di tennis.

Fra la folla variopinta di giovani passano rade comitive di alpinisti guardate con indifferenza: tutto ciò al cospetto delle magnifiche nostre Alpi, sotto le roccie dolomitiche che invitano alla dura fatica del salire, accanto ai ghiacciai che sembrano offrire all'innamorato della montagna le loro luci e le loro trasparenze.

Si dice che la montagna è oggi di moda: ma che razza di montagna è mai codesta, all'ombra della quale si soffermano un paio di mesi tante migliaia di italiani se solo una limitata percentuale di essi osa uscire dalle sale delle danze o dai campi di tennis, per scarpinare l'Alpe con fatica e con passione?

Se si tolgono le falangi Sucaine sane, alcuno rimpovantini e pochi gruppi di Dopolavoristi e di Associazioni operaie, i camminatori della montagna sono sempre gli stessi e sempre gli stessi i nomi che si allineano nei registri dei Rifugi.

E anche nei rifugi, mentre comitive di alpinisti nostri sostano spesso in ozio beato, alpinisti stranieri passano rapidamente per affrontare sempre nuove ascensioni sentendo assai più la gioia della fatica che quella del riposo. E noi abbiamo un bel deridere i goffi costumi e la brutta faccia degli alpinisti e delle alpiniste che i paesi vicini ci mandano a popolare le nostre montagne: non son belli certo codesti tedeschi panciuti e calvi accompagnati da donne di età alle volte rispettabile, vestite come uomini, con tanto di pantaloni e di sacco da montagna sulla schiena, ma lo spettacolo di forza rimane però egualmente ammonitore!

Le genti d'oltr'alpe sentono la passione della montagna con un senso quasi di commossa religiosità, amano la rude fatica ed il rischio, danno come riposo alla fatica del lavoro annuale, la violenta e difficile battaglia con la montagna.

Questo riconoscimento non può offendere gli italiani di oggi, che amano la rude e spesso spiacevole verità: del resto l'Italia non ha nulla da invidiare agli altri popoli ai quali essa fu in passato e potrà essere ancora più in avvenire maestra di sacrificio, di valore e di ardimento: già le nuove generazioni amano maggiormente il rischio e la fatica: occorre però che non manchi a codesta gioventù lo sprone e l'incitamento a ripudiare ogni inutile e vuota mollezza, a preparare lo spirito a nuovi ardimenti.

Fuori quindi, o giovani che siete ai piedi dei monti, dalle chiuse sale degli alberghi o dai polverosi *dancing*; lasciate ai giovinetti clorotici e linfatici i pantaloncini bianchi, le camicie di seta e i berrettini americani: con un buon paio di scarpe ferrate nei piedi e col sacco da montagna sulla spalla, azzannate anche voi con coraggio la montagna che è bella, è buona e vuol bene ai giovani; chissà che lassù nei punti più aspri non incontriate, a darvi una mano, qualche vecchio alpino che passa le domeniche a girar sopra ai duemila metri, innamorato della montagna come della più cara morosa dei suoi giovani anni.

Dice il decalogo del vecchio cane scritto sulla Cima del Cauriol, fra una partita a dama col Cappellano e una corsa al piccolo posto: « La montagna è bella ma è scomoda: cerca sempre di dominarla dall'alto ».

ULTIME NOTIZIE

L'alleanza anglo-egiziana

Capisaldi del patto: ritiro delle truppe inglesi - Reciproco aiuto in caso di guerra - Forze britanniche nel Canale di Suez per proteggere i traffici dell'Impero.

Londra, 6 notte.

Stasera il «Foreign Office» dirama il testo di numerose Note scambiate tra il Ministro degli Esteri Henderson e il «Premier» egiziano Mohamud pascià sulla progettata sistemazione dei rapporti tra l'Inghilterra e l'Egitto. Le Note implicano tutte le proposte che sono state concordate tra i due negoziatori per la elaborazione della clausola di un nuovo trattato anglo-egiziano.

I capisaldi generici del progetto sono i seguenti: le forze militari inglesi verranno ritirate da tutto l'Egitto, eccezione fatta nella zona del Canale di Suez. L'occupazione di questa zona dovrà restringersi alla regione che si estende a levante del 32° parallelo di longitudine. La linea contemplata si troverà a circa 60 chilometri a levante del Nilo ed a circa 32 chilometri a ponente del Canale di Suez.

L'abolizione dell'Alto Commissariato

Un trattato di alleanza sarà stipulato tra i due Paesi. Le capitolazioni saranno abolite non appena l'Inghilterra potrà procurarsi il consenso delle altre Potenze interessate. Si procederà a un immediato scambio di Ambasciatori, il quale implicherà l'abolizione dell'Alto Commissariato al Cairo. Ogni divergenza tra l'Inghilterra e l'Egitto sulla interpretazione del trattato verrà sottoposta alla Società delle Nazioni. In termini tecnici le proposte stipulate si suddividono in sedici punti che letteralmente traduciamo:

1) L'occupazione militare dell'Egitto da parte delle forze di Sua Maestà britannica viene terminata.

2) Una alleanza viene stabilita tra le due Alte Parti contraenti in consacrazione della loro amicizia, della loro cordiale intesa e delle loro buone relazioni.

3) L'Egitto, essendo ansioso di divenire membro della Società delle Nazioni, presenterà, nelle forme prescritte dall'art. 10 del «Covenant», una domanda di ammissione che Sua Maestà britannica si impegna di appoggiare.

4) Nel caso che qualsiasi vertenza con un terzo Stato determinasse una situazione la quale implicasse una rischiosa rottura con lo Stato medesimo, le due Alte Parti contraenti si consulteranno per concertare una soluzione pacifica in conformità delle disposizioni del «Covenant» della Società delle Nazioni, come pure in conformità di qualsiasi altro obbligo internazionale che possa risultare applicabile.

5) Ognuna delle Alte Parti contraenti si impegna a non adottare in Paese estero attitudini le quali siano in contrasto con l'Alleanza oppure possano creare difficoltà per l'altra Parte contraente. Nel disimpegno di tali obblighi le due Alte Parti contraenti non avvalleranno la politica che l'altra Parte potrà svolgere in Paesi esteri nè concluderanno con terze Potenze alcun accordo di carattere politico il quale possa portare pregiudizio agli interessi dell'altra Parte.

6) Sua Maestà Britannica riconosce che la responsabilità per la vita e gli averi dei residenti stranieri in Egitto toccherà d'ora in poi al Governo egiziano. Sua Maestà il Re d'Egitto garantirà l'adempimento dei propri obblighi sotto questo riguardo.

In caso di guerra

7) Qualora, ad onta delle disposizioni del paragrafo quarto, l'una o l'altra delle due Alte Parti contraenti andasse coinvolta in una guerra, l'altra Parte contraente, in subordine sempre alle disposizioni del paragrafo quarto suddetto, immediatamente provvederà ad aiutarla quale alleata. In particolare Sua Maestà il Re d'Egitto in caso di guerra o di minaccia di guerra fornirà in territorio egiziano a Sua Maestà Britannica tutte le agevolazioni e le assistenze in potere sue, incluso l'uso dei suoi porti, dei suoi aerodromi e mezzi di comunicazione.

8) In vista della desiderabilità di identificare le istruzioni e i metodi dell'Esercito egiziano e dell'Esercito inglese, Sua Maestà il Re d'Egitto assume un impegno nel senso che qualora egli ritenesse necessario ricorrere a istruttori militari stranieri essi verranno scelti tra sudditi britannici.

9) Allo scopo di facilitare e garantire a Sua Maestà Britannica la protezione del Canale di Suez quale essenziale mezzo di comunicazione tra le diverse parti dell'Impero britannico, Sua Maestà il Re d'Egitto autorizza Sua Maestà Britannica a mantenere in territorio egiziano le località da convenirsi a levante del 32° grado di longitudine est tutte quelle forze che Sua Maestà Britannica considera necessarie a tale scopo. La presenza di queste forze non costituirà in nessuna guisa una occupazione e non pregiudicherà in modo alcuno i diritti egiziani di sovranità.

10) In vista dell'amicizia tra i due Paesi e dell'alleanza contemplata in queste proposte, il Governo egiziano quando ricorrerà al servizio di funzionari stranieri generalmente assumerà sudditi britannici.

Il regime capitolare

11) Sua Maestà Britannica riconosce che il regime capitolare ora esistente in Egitto non si conforma più allo spirito dei tempi nè allo stadio attuale dell'Egitto. In conseguenza Sua Maestà Britannica si impegna a usare tutta la sua influenza presso le Potenze in possesso di diritto capitolari in Egitto per ottenere, in base a condizioni che salvaguardino i legittimi interessi stranieri, il trasferimento della giurisdizione dalle Corti consolari ai Tribunali misti, nonchè l'applicazione della legislazione egiziana agli stranieri.

12) In vista dell'amicizia fra le due Alte Parti contraenti e dell'alleanza contemplata in queste proposte, S. M. Britannica sarà rappresentato alla Corte di S. M. il Re d'Egitto da un Ambasciatore debitamente accreditato e S. M. il Re d'Egitto riserverà nella propria Corte il più alto rango diplomatico al rappresentante di S. M. Britannica. A sua volta S. M. il Re d'Egitto sarà rappresentato alla Corte di San Giacomo da un Ambasciatore.

13) Pur riservandosi la libertà di stipulare nuove convenzioni atte a modificare la convenzione del 1899, le Alte Parti contraenti convengono che il regime del Sudan sia quello che risultò dalla convenzione del 1899. In conseguenza il Governatore Generale del Sudan continuerà ad esercitare nel nome collettivo delle due Alte Parti i poteri che la convenzione suddetta gli conferisce.

14) Nessuna clausola nelle presenti proposte è intesa a pregiudicare e non pregiudicherà in alcun modo i diritti e le obbligazioni che spettano o potranno spettare all'una o all'altra delle Alte Parti contraenti in base al Covenant della Società delle Nazioni, oppure al trattato di rinuncia alla guerra sottoscritto a Parigi il 27 agosto 1928.

15) Le Alte Parti contraenti convengono che qualsiasi divergenza sulla applicazione e sulla interpretazione delle disposizioni contenute nelle presenti proposte, quando esse non riescano a risolverle mediante negoziati diretti, venga trattata in conformità delle clausole del Covenant.

16) In qualunque momento, dopo lo spirare di un periodo di 25 anni dal giorno in cui entrerà in vigore un trattato fondato sulle proposte suddette, tutte le modificazioni che potranno essere giudicate opportune nelle circostanze allora esistenti, potranno essere praticate mediante mutui accomodamenti fra le Alte Parti contraenti.

Il Ministro Henderson, in una delle sue note a Mohamud Pascià, chiarisce bene che le proposte condensate in questi 16 punti rappresentano il «limite estremo» che egli si trova in grado di raccomandare all'accettazione del Governo inglese.

Il Premier egiziano dà atto al Ministro degli Esteri inglese di tale dichiarazione. Henderson inoltre subordina la presentazione delle proposte al Parlamento britannico alla loro accettazione da parte «di un Parlamento egiziano di nuova elezione».

Una missione militare inglese in Egitto

Fra le Note scambiate durante la elaborazione e chiarificazione dei 16 punti, due concernono la questione militare. Tale questione, scriveva Henderson a Mohamud Pascià, si suddivide naturalmente in due parti. Anzi tutto quella che concerne le forze egiziane le quali, nella disgraziata eventualità che sorgessero le circostanze contemplate nel paragrafo 7, verrebbero chiamate a cooperare attivamente con le forze inglesi, e in secondo luogo l'aspetto relativo alle forze britanniche che, a tenore del paragrafo 9, verranno allogate nelle vicinanze del canale di Suez allo scopo di garantire la difesa di quella vitale arteria delle comunicazioni imperiali inglesi.

«Circa il primo aspetto V. E. ed io — dice la Nota — abbiamo convenuto quanto segue:

1) Lo stato di cose esistente in base al quale l'Ispettore Generale e il suo Stato Maggiore esercitano certe funzioni verrà a terminare, tutto il personale inglese sarà ritirato dalle forze egiziane.

2) Il Governo egiziano per altro desidera, in conformità del paragrafo 8, di fare uso della consulenza di una Missione militare inglese. Il Governo di S. M. Britannica si impegna a provvedere tale Missione. Il Governo egiziano invierà il personale delle forze egiziane destinato a istruirsi all'Estero soltanto in Gran Brettagna. Il Governo di S. M. Britannica, dal canto suo, si impegna a ricevere tutto il personale che il Governo egiziano potrà inviare in Inghilterra a tale scopo.

3) Nell'interesse dell'intima cooperazione accennata più sopra, l'armamento e l'equipaggiamento delle forze egiziane non differiranno da quelli delle forze inglesi. Il Governo di S. M. Britannica si impegna ad esercitare i suoi buoni uffici per agevolare la fornitura di tali armamenti ed equipaggiamenti in qualunque occasione il Governo egiziano lo desideri».

Il Ministro degli Esteri si diffonde quindi sulla allogazione delle forze inglesi entro la zona del canale di Suez, e un paragrafo in merito dice:

«A meno che i due Governi si accordino in senso opposto, il Governo egiziano proibirà il passaggio di aeroplani al di sopra dei territori situati su ambedue le sponde del canale di Suez ed entro un raggio di venti chilometri dal canale medesimo. Questo divieto per altro non sarà applicabile alle forze aeree dei due Governi nè ai servizi mantenuti da organizzazioni autenticamente inglesi od egiziane che opereranno dietro autorizzazione del Governo egiziano».

A questa Nota di Henderson, Mohamud Pascià rispondeva con la breve Nota seguente:

«Ho l'onore di accusare ricevuta della vostra Nota odierna relativa a certe questioni militari e di confermarvi che essa rappresenta fedelmente l'accordo che abbiamo raggiunto».

Il Sudan

Una delle Note successive si occupa della questione del Sudan e del ritorno in vigore della Convenzione del 1899.

Henderson, a tale proposito, scriveva a Mohamud Pascià:

«Durante le nostre recenti discussioni, V. E. esprimeva la speranza che quando il trattato entrerà in vigore, un certo contingente di truppa egiziana venga riammesso nel Sudan. Se, come il Governo di Inghilterra ardentemente confida, il trattato verrà osservato nello stesso spirito amichevole in cui sono state negoziate queste proposte, il Governo medesimo sarà pronto ad esaminare con simpatia la proposta del ritorno nel Sudan di un battaglione egiziano simultaneamente al ritiro delle forze inglesi dal Cairo».

Ora la parola spetta all'Egitto. Questo deve eleggere un nuovo Parlamento il quale dovrà poi approvare le proposte compendiate nei 16 punti. Dopo di che, le proposte stesse verranno presentate al Parlamento britannico e, se questo le approverà, saranno finalmente mandate ad effetto mediante la stipulazione e la ratifica di un regolare trattato.

M. P.

La politica economica fascista illustrata ed esaltata dal «Temps»

Parigi, 6 notte.

Studiando con notevole obiettività e simpatia la politica economica del Governo fascista, e mettendo in rilievo l'opportunità della continuità di vedute che la indirizzano verso una intensificazione sempre più grande della produzione agricola e una sempre più stretta disciplina della produzione industriale, il corrispondente romano del *Temps*, Gentizon, scrive:

«Un fatto certo è che in questo momento quella che si è convenuto chiamare la razionalizzazione della industria può essere più facilmente realizzabile in Italia che non in qualsiasi altro Paese. Infatti, se i circoli industriali della Penisola sono ostacolati dalla crisi attuale, sono d'altra parte avvantaggiati dal clima particolare politico e sociale creato in Italia dal Fascismo. La disciplina sindacale, il regime di pace e di collaborazione tra capitale e lavoro, si sono tradotti tra l'altro in vantaggi evidenti per la produzione. Gli scioperi sono completamente scomparsi. Infatti, mentre nel 1922 vi ne furono più di 500 con sette milioni di giornate di lavoro perdute, nel 1928 non ne è scoppiato nessuno. L'industria italiana può, ora, stabilire le proprie previsioni e fare i suoi calcoli, basandosi non soltanto sul valore stabile del mercato, ma su tutto quello che concerne le condizioni di lavoro. In una parola, la tranquillità e la disciplina sociale assicurate dal Regime hanno permesso sino ad oggi all'industria italiana di attraversare senza turbamenti troppo profondi il periodo di depressione e di crisi causato dalla riforma monetaria. Quello che conviene rilevare, si è che sotto l'impulso del Fascismo l'industria italiana è in piena via di riorganizzazione. Certamente parecchi dei suoi rami, come l'industria tessile, sono ancora duramente colpiti, ma altri sono, malgrado la crisi, in progresso evidente. Basta citare, per esempio l'enorme sviluppo dell'industria elettrica, dominio in cui l'Italia ha preso la testa delle Nazioni europee; delle costruzioni navali, che fanno già una seria concorrenza a quelle delle altre Nazioni; dell'industria della seta artificiale, la cui produzione aumenta ogni anno. Tutte queste industrie sono diventate fattori importanti dell'economia italiana. Basta, d'altra parte, ricordarsi quale che era all'inizio di questo secolo l'industria di quel Paese, per rendersi conto di tutti i progressi compiuti in un tempo relativamente breve. In parecchi dominii, l'avara natura della Penisola ha dovuto cedere il passo davanti alla tecnica e al lavoro italiano.

«Ancora una volta occorre sottolineare il fatto che il Fascismo tiene a che anche la nuova struttura economica, che esso ha stabilito di dare all'Italia, sia calcolata nella sua giusta misura e messa in rapporto alla potenzialità del Paese. Esso si erige contro ogni «americanizzazione» e contro ogni industrialismo al cento per cento che voglia trasformare la Penisola in una immensa officina.

«Durante un colloquio accordatoci nella primavera scorsa — continua il corrispondente del *Temps* — Arnaldo Mussolini, fratello del Duce, ha difeso in nostra presenza questo punto di vista. Egli aggiunse che, a suo avviso, la sfera dell'industria italiana, che merita innanzi tutto di essere incoraggiata e sviluppata, è quella alimentata con i prodotti stessi della Penisola. In quanto all'industria pesante, cioè la metallurgia, egli riteneva che, data la mancanza di materie prime, l'Italia doveva mirare innanzi tutto a soddisfare i propri bisogni per le costruzioni marittime, ferroviarie, eccetera; e principalmente soddisfare alle necessità della propria difesa nazionale. Ciò nonostante egli intravvedeva anche per l'Italia una industria d'avvenire.

«Il diciannovesimo secolo — ci disse — è stato il secolo del ferro, dell'acciaio e del vapore, cioè dell'industria pesante che ha fatto la fortuna dell'Inghilterra, della Francia e della Germania. Il ventesimo secolo sarà quello dell'elettricità, della chimica e dei metalli leggeri. Dei grandi mutamenti si produrranno, poco per volta nell'industria, in seguito all'applicazione di nuovi metalli e di nuovi metodi. In questo dominio, d'altra parte, una sola scoperta può mutare l'ordine economico e nulla ci dice che allora l'Italia non rappresenterà nel mondo una parte di prim'ordine».

Si può dunque concludere — termina il *Temps* — che l'obiettivo verso cui tende il Fascismo nel dominio dell'economia nazionale è, pure sviluppando all'estremo il rendimento dell'agricoltura, di riorganizzare nel modo più razionale possibile la industria e di adattarla meglio che in passato alle condizioni della natura e agli interessi del Paese.

Attentato contro una caserma di Zagabria

Otto gendarmi feriti

Vienna, 6 notte.

Si ha da Zagabria che stanotte, in quella città, poco dopo le 24 è scoppiata con formidabile rumore una macchina infernale collocata nel sottosuolo della Caserma della gendarmeria in via Baros. L'esplosione ha cagionato danni gravi all'edificio e ferito 8 gendarmi, uno dei quali, che montava di sentinella, versa in pericolo di vita. Corre anche voce che vi sia a deplorare un morto. Però non se ne ha conferma. Al momento della esplosione si trovava nelle vicinanze della caserma un agente di polizia che, avendo scorto un individuo sospetto, cercò di fermarlo. L'individuo però si diede alla fuga e fuggendo tirò contro l'inseguitore un colpo di rivoltella andato a vuoto. Gli accessi alla caserma furono subito sbarrati da cordoni. Eccezionali misure di polizia sono state anche prese alla stazione ferroviaria. E' superfluo dire che nel corso della notte e stamane si è proceduto a numerosi arresti.

Le autorità attribuiscono l'attentato al desiderio dei comunisti di vendicarsi delle persecuzioni alle quali furono fatti segno alla vigilia del primo agosto. Non bisogna però dimenticare che a Zagabria sussiste sempre un certo notevole fermento nazionalista croato.

Il Comune di Biella per la campagna demografica

Biella, 6, notte.

Il Municipio ha concesso una gratificazione al comandante dei vigili urbani, tenente Carmagnola, in segno di compiacimento per la sua condotta esemplare come cittadino e come padre. Il gesto del nostro Podestà è stato determinato dalla nascita d'un settimo figlio in casa Carmagnola.

ALBERTINI

La baleniera alla deriva nel mare di Barents

Oslo, 6 notte.

Il 27 maggio, secondo quanto è possibile ricostruire in base alle informazioni qui pervenute, l'Hejmen-Sucal nel mare di Barents incontrò i primi ghiacci galleggianti e si cimentò con la prima e violenta tempesta nordica. Il carico a bordo era rilevante, e i sucaini dovettero lavorare assieme ai marinai norvegesi per assicurare che il materiale sopra coperta non fosse spazzato via dalle onde.

Alcuni giorni dopo altre tempeste vennero a turbare la navigazione, e durante una di queste, alcuni barili di nafta legati in coperta da cavi di acciaio ruppero i tenditori e cominciarono a rotolare paurosamente sul ponte della nave, minacciando di travolgere coloro che cercavano di fermarli. Due norvegesi, aggrappati al timone, tentavano di mantenere la baleniera sulla rotta, mentre la coffa precipitava rumorosamente sul ponte attorcigliando le funi di manovra.

Sperduti nella nebbia

Era una danza furiosa. La poppa del fragile legno si sollevava sulle onde e ricadeva bruscamente urtando talvolta un banco di ghiaccio il quale, fortunatamente, non provocava danno alcuno.

Durante quelle interminabili ore di lotta contro un mare indomabile, i marinai e i componenti della spedizione, costretti a tenersi in coperta per unire tutti i loro sforzi nelle difficili manovre, erano tutti inzuppati d'acqua gelata.

Per sei interi giorni l'Hejmen-Sucal fu avvolta da una nebbia così impenetrabile che l'oscurità poteva dirsi pressochè completa. In quel lungo periodo, che agli audaci naviganti parve interminabile, non fu possibile stabilire con precisione la rotta, cosicchè i marinai dovettero attendere ansiosi che la nebbia fosse spazzata via dal vento.

Quando l'orizzonte si rischiarò, la Hejmen-Sucal apparve circondata da banchi e massi di ghiaccio che ostruivano il passaggio in ogni direzione. Dopo lunghi e faticosi tentativi per aprirsi un varco fra il ghiaccio, durante i quali la baleniera fu costretta a procedere con precauzione facendo lunghi giri e talvolta ritornando al punto di partenza, gli uomini di Albertini poterono sfuggire felicemente, mercè il loro coraggio, alla pericolosa stretta.

Ma l'istante di tregua fu di breve durata poichè, scomparsa la nebbia un'altra burrasca, non meno violenta di quelle dei giorni scorsi, si scatenò su tutta la zona.

In vista della Spitzbergen

In balìa delle onde, piegando or su un fianco, or su un altro, sembrava che la baleniera di momento in momento dovesse rovesciarsi. Questa volta però la navigazione non fu interrotta. Era vivo nel cuore di tutti gli uomini che facevano sforzi inauditi per vincere la furia degli elementi, di allontanarsi al più presto possibile da quel mare continuamente agitato.

Finalmente, la sera del 2 giugno, quando i marinai e i componenti della spedizione sentivano le forze venir meno, apparve nel lontano orizzonte il profilo delle montagne rocciose di Chiari Foreland. La costa dello Spitzbergen era vicina. Ma per raggiungerla occorreva fare un ultimo sforzo. Fortunatamente il mare, ora, era ritornato calmo e la visuale perfetta.

L'orizzonte si disegnava in un cielo leggermente grigiastro: il colore quasi costante del cielo nordico. Parecchie miglia dividevano la terra dalla baleniera. Per superare quella distanza e guadagnare la costa bisognava procedere con estrema precauzione, facendo larghi giri onde evitare i banchi di ghiaccio, e navigare vigili ed attenti in un dedalo di canali fra piccole isole rocciose.

L'acqua non aveva grande profondità. Le carte di bordo, imperfette e prive di indicazioni, costringevano l'uso continuo dello scandaglio, il quale rivelava, in molti punti, profondità inferiori ai venti piedi (da cinque a sei metri).

A colpi di sperone

La navigazione continuò in quelle condizioni per parecchie ore ancora fino a quando la nave raggiunse una vasta distesa di mare, completamente sgombra di ghiacci. Per risparmiare il carburante furono spente le macchine e issate le vele.

Gli uomini poterono finalmente concedersi un po' di meritato riposo. Ma le insidie dei mari polari non danno tregua. Infatti, dopo alcune ore l'orizzonte si oscurò minacciando di avvolgere ancora i naviganti nella nebbia. Per evitare il pericolo di arenare in un bassofondo e di urtare contro gli scogli della vicina costa, l'Heimen-Sucal virò al largo. Ma la nebbia non venne. Soltanto banchi e massi di ghiacci cominciarono ad invadere la distesa del mare e a tormentare i fianchi della nave. Secondo quanto affermano i marinai norvegesi della spedizione, nessuna delle navi che hanno affrontato il Mare di Barents, ha dovuto sostenere una lotta accanita contro la furia del vento e delle onde come quella sostenuta dalla spedizione Albertini.

L'Heimen-Sucal procedeva con forza di macchine a velocità ridotta dovendo navigare in un largo crepaccio formatosi nel ghiaccio che compatto copriva, fino a perdita di occhio, l'immensa distesa d'acqua. Quando il crepaccio tendeva a chiudersi, i marinai spingevano la baleniera con la prua contro il banco e ripetevano la manovra fin tanto che non era aperto un varco.

Giunsero in tal modo alla Baia del Re dove, dopo gli ultimi rifornimenti ripartirono per Capo Nord della Terra di Nord-Est.

Il mistero di un'isola

Dopo l'esplorazione dell'isola della Terra di Nord-Est e quella di Edge, la baleniera affrontò ancora il Mare di Barents nell'intento di raggiungere le Terre di Francesco Giuseppe, mèta della seconda esplorazione di Albertini. Purtroppo difficoltà superiori a quelle superate dopo stenti nei viaggi precedenti in quei mari polari, si opposero alla navigazione della spedizione. Gli arditi Sucaini cercarono di avanzare il più che fosse possibile, ma i ghiacci ben spesso li strinsero in una morsa pericolosa, e la deriva trasportò con sè la baleniera. Entrarono in azione allora le macchine che spinsero la nave contro la banchisa in direzione opposta alla deriva, cercando, nello stesso tempo, di aprirsi un varco.

Dopo stenti e fatiche, la spedizione giunse nei pressi del gruppo d'isole cui fa capo l'isolotto Ziegler, al quale potè alquanto avvicinarsi.

Gli uomini di guardia che coi cannocchiali scrutavano quella piccola terra, richiamarono l'attenzione di Albertini e dei suoi compagni per segnalare lungo la costa, i resti d'una capanna costruita di sassi e dalla forma assai primitiva. Una grande agitazione si impadronì di tutti e rapidamente venne organizzata una pattuglia con a capo Albertini, la quale si prefisse il compito di scendere a terra ed esplorare l'isola nella speranza di trovare qualche indizio di vita.

Quando la pattuglia tornò a bordo, portava con sè alcune cartucce da fucile, di marca inglese, raccolte vicino ai ruderi della capanna. A poca distanza da quel luogo era stata scoperta una grande croce di legno consunto ed annerito dalle intemperie.

I marinai norvegesi assicurarono, secondo quanto risultava loro, che in quella località non si era mai spinto alcun cacciatore polare.

Alla deriva

Dopo quell'avventura che lasciò nel cuore dei Sucaini e dei norvegesi un'ombra di tristezza, la baleniera riprese la rotta avvicinando le isole Foieland e Stone, situate sullo stesso parallelo della Terra di Edge. In quella zona vi erano forti correnti che trasportavano grossi banchi di ghiaccio da nord.

Per due giorni gli uomini della spedizione studiarono l'opportunità di far scendere o no una pattuglia a terra per esplorare quel gruppo d'isole.

La partenza di una pattuglia dalla nave per raggiungere la costa non è cosa facile come sembra. Prima d'ogni altra cosa bisogna tener presente il movimento dei ghiacci e cercare di avvicinarsi alla terra il più possibile con la baleniera senza incorrere nel pericolo di essere bloccati. Quando la pattuglia si avventura sul pak e lascia la nave, quest'ultima deve riprendere immediatamente la sua marcia per mantenere attorno a sè uno spazio d'acqua libero, ed allontanare i lastroni di ghiaccio che tendono ammassarsi contro qualunque ostacolo immobile. Cosicchè quando gli uomini sbarcati sulle isole devono riprendere contatto con quelli che sono a bordo, devono innanzitutto rendersi conto del movimento della deriva che ha trasportato la nave in un altro punto della costa. Siccome poi la nave non può mai accostare completamente, le pattuglie devono, prima di toccare terra, o raggiungere la baleniera, percorrere qualche miglio sui banchi ghiacciati correndo il pericolo di restar tagliati fuori da uno di quegli improvvisi crepacci che si formano nella banchisa.

Improvvisamente la situazione si aggravò. I ghiacci, attorno alla nave di Albertini, si ammassarono rapidamente tanto da rendere impossibile qualsiasi manovra e il 27 giugno la baleniera era pressochè immobilizzata. Dal 28 mattina l'Heimen-Sucal non può più muoversi. Gli uomini di Albertini e i marinai norvegesi, lavorando attorno alla nave, cercano di aprirsi un varco. Nessun pericolo però minaccia, per ora, la spedizione.

Quattro morti in una zuffa

tra scioperanti e lavoratori in India

Calcutta, 6 notte.

In un tafferuglio tra operai non scioperanti e i 15 mila scioperanti degli jutifici di Gourepore furono uccise quattro persone. La situazione è peggiorata. Si calcola che, in conseguenza del movimento, 200 mila persone siano disoccupate. Nelle zone colpite dallo sciopero sono stati chiamati in servizio contingenti straordinari di polizia.

(United Press).

Le udienze del Capo del Governo

I Prefetti - Il sen. Garbasso - Il Segretario dei Fasci della Somalia

Roma, 6 notte.

Il Capo del Governo ha oggi continuato i suoi rapporti coi Prefetti a Palazzo Viminale, conferendo con i capi delle Provincia di Imperia, Potenza, Taranto e Matera.

S. E. Mussolini ha ricevuto il senatore Garbasso, presidente della Cassa Nazionale per le assicurazioni sociali, il quale ha riferito sull'andamento dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi, e gli ha fornito i seguenti dati, concernenti i primi sei mesi di gestione dell'assicurazione stessa, dal 1.o gennaio al 30 giugno 1929: il numero delle persone assistite è di 4760, delle quali assistite a domicilio 1170, ricoverate in sanatori 2659, assistite ambulatoriamente 940; il numero delle giornate di cura è stato a tutto giugno circa 260.000, delle quali 113.600 sono giornate di ricovero in istituti sanatoriali.

S. E. il Capo del Governo si è molto interessato per lo sviluppo che il senatore Garbasso dà a questa forma di assistenza sociale.

Il Capo del Governo ha inoltre ricevuto Marcello Serra-Zanetti, Segretario dei Fasci della Somalia, il quale gli ha riferito sulla organizzazione del Partito nella Colonia, e gli ha presentato il devoto omaggio di quelle Camicie Nere. S. E. Mussolini ha ringraziato il camerata Serra-Zanetti, e lo ha pregato di portare il suo saluto ai fascisti della Colonia. (Stefani).

Mussolini ai rurali del Salento

Roma, 6 notte.

Abbiamo già dato la notizia della inaugurazione della Mostra di agricoltura e di zootecnica a Monteroni di Lecce, e della lettura di un messaggio di S. E. il Capo del Governo.

Il testo di tale messaggio, che è stato accolto con grande entusiasmo dai rurali salentini, le cui organizzazioni si contendono l'ambito onore di conservare il documento autografo, è il seguente:

«*Caro Starace: recate il mio saluto ai forti agricoltori del Salento. Ho visto dall'alto pochi giorni or sono la loro terra, che essi lavorano e fecondano con la intelligenza e la tenacia delle solide genti di Puglia. L'Esposizione che voi inaugurate è un'altra tappa di un glorioso cammino sotto i simboli e nella fede del Littorio.* — Mussolini».

Per i caduti dell'Adamello

Il rifugio sarà inaugurato da Turati

Brescia, 6 notte.

Il segretario del Partito, on. Augusto Turati, inaugurerà il 25 agosto il Rifugio ai caduti dell'Adamello, eretto a cura della sezione bresciana del C.A.I., sulla vetta della Lobbia Alta. All'austera cerimonia interverranno le rappresentanze delle sezioni del C.A.I. e quelle dell'A.N.A. della Lombardia, del Piemonte, delle Tre Venezie, della Liguria, dell'Emilia e della Toscana; quelle dell'esercito e dei combattenti. Si calcola che vi parteciperanno circa 2000 persone. L'organizzazione della adunata è dovuta al generale degli alpini Ronchi, il quale ha già disposto per gli alloggi e le vettovaglie. Il pellegrinaggio durerà tre giorni.

Il 24 mattino, con i primi treni, saliranno per Edolo e Temù, in Valle Camonica, al rifugio Garibaldi, i combattenti di Brescia; quelli di Trento, invece, raggiungeranno il rifugio del Mandrone. In questi rifugi verrà distribuito il rancio, e per la notte sono state piantate numerose tende militari. Alle 3 del 25 sarà suonata la sveglia, dopo di che, attraverso il Pian di Neve, in fila indiana ed in cordata raggiungeranno, per le 10 circa, la Lobbia Alta, dove avrà luogo l'austera cerimonia.

La Messa sarà celebrata dal cappellano militare; poi il sen. Bonardi, presidente del C.A.I., illustrerà il significato morale del pellegrinaggio; quindi l'on. Turati pronuncerà il discorso ufficiale. Dopo la colazione al sacco, i combattenti scenderanno ai rifugi Garibaldi e Mandrone, dove pernotteranno: e la mattina del giorno seguente essi torneranno, per la Val Camonica, a Brescia, e per le valli Trentine, a Trento.

Le iscrizioni dei partecipanti alla commemorazione si chiuderanno il 18 agosto. Le guide alpine e i soci dello Ski Club agevoleranno l'ascesa dei pellegrini sulla più alta vetta, 3196 metri, scalata dai nostri alpini nella grande guerra.

Il primo premio della Tombola vinto da una signorina genovese

Un torinese vince il secondo premio

Roma, 6 notte.

La commissione di vigilanza per la Tombola Nazionale, estratta a Roma il 18 luglio 1929, a favore dell'Opera Nazionale per orfani infanti di Milano e dell'Opera Nazionale degli orfani dei contadini morti in guerra, ha iniziato questa mattina la verifica delle cartelle vincenti, assegnando i primi premi nella misura seguente:

Vince il primo premio di lire 300 mila la cartella N. 8122-1, presentata dalla signorina Ermelinda Vaccari, dimorante in Genova, corso Buenos Aires, 11, che ha conseguito la vincita con il 22.o estratto.

Vincono il secondo premio di lire 50 mila, le cartelle N. 3091-31 e 41.306-39 presentate dai signori Chimente Fernando e Faraldi Giuseppe, rispettivamente domiciliati in Arezzo, via Nuova di Maccagnolo, e in Torino, via Sassari, 7, che hanno conseguito la vincita con il 26.o estratto. Vince il terzo premio di lire 25 mila, la cartella N. 29.985-13 presentata dal Signor Bogoni Pietro di Roveredo in Guà (Verona), che ha conseguito la vincita con il 29.o estratto.

Prosegue l'esame delle cartelle concorrenti ai premi della cinquina, della tombola e di consolazione.

LA TEMPERATURA

6 agosto 1929

I rilievi della Stazione Bardelli

Pressione barometrica, ore 8: 744.
Temp. minima notte dal 5 al 6 + 13,5
Temper. massima del giorno 6 + [illegible]
La giornata di ieri: sereno.

Segnalazioni	mass.	degli min.	Osservatori Cielo	Meteorici Mare
Roma	[illegible]	[illegible]	sereno	
Milano	[illegible]	[illegible]	½ coperto	
Genova	[illegible]	17	sereno	mosso
Venezia	[illegible]	[illegible]	»	calmo
Firenze	[illegible]	[illegible]	½ coperto	
Ancona	[illegible]	[illegible]	sereno	mosso
Bologna	[illegible]	[illegible]	»	
Napoli	[illegible]	[illegible]	½ coperto	calmo
Taranto	[illegible]	[illegible]	sereno	mosso
Palermo	[illegible]	[illegible]	½ coperto	l. m.
Catania	31	[illegible]	sereno	l. m.
Cagliari	[illegible]	[illegible]	»	mosso
Tripoli	[illegible]	[illegible]	»	l. m.
Messina	[illegible]	[illegible]	½ coperto	l. m.
Trieste	[illegible]	[illegible]	½ coperto	calmo
Trento	[illegible]	[illegible]	sereno	
Fiume	[illegible]	17	½ coperto	calmo
Bari	[illegible]	[illegible]	»	mosso
S. Remo	[illegible]	[illegible]	sereno	calmo
Bengasi	[illegible]	[illegible]	»	mosso
Rodi	[illegible]	[illegible]	»	agitato

Il Comitato Centrale Intersindacale è convocato per il 9 settembre

Roma, 6 notte.

Il Comitato centrale intersindacale è convocato per il 9 settembre, giorno in cui avranno termine i ricevimenti dei Prefetti del Regno, iniziati il primo agosto a Palazzo Viminale, da S. E. il Capo del Governo, Ministro dell'Interno.

La direzione del «Lavoro Fascista» assunta dall'on. De Marsanich

Roma, 6 notte.

Da oggi l'on. Augusto De Marsanich, Presidente della Confederazione dei Sindacati fascisti del Commercio, per deliberazione dei presidenti delle Confederazioni dei Sindacati fascisti dei lavoratori e dei professionisti e artisti, ha assunto la direzione del «Lavoro Fascista».

Ultime finanziarie

Borsa di New York

New York, 6, notte.

Wall Street anche oggi si è mostrata estremamente agitata. L'apertura fu irregolare e si ebbero per tutta la mattinata fluttuazioni in vario senso. Nessuna tendenza precisa si era ben definita. Ma all'inizio del pomeriggio corse la voce che il Segretario di Stato Mellon avrebbe dovuto dare le dimissioni. I soliti speculatori ne approfittarono per provocare il panico. Ma non vi riuscirono. Però un indebolimento sensibile si produsse per quasi tutti i titoli. Questo indebolimento andò grado grado aumentando. Verso la chiusura il tasso del denaro cadeva all'8 per cento. Ma il miglioramento non servì ad arrestare la tendenza oltremodo pesante del mercato. Solamente il gruppo delle azioni del rame si è mostrato resistente. L'attività è stata grandissima ed i titoli contrattati superarono i quattro milioni. Le Pirelli rimasero ferme a 45, mentre le Obbligazioni Italiane perdettero alcune frazioni. Eccone i corsi:

Fiat 7 % 1946 con warrant	[illegible]
Fiat 7 % 1946 senza warrant	[illegible] 1/8
Prestito Italiano 7 % 1946	[illegible]
Lavori Pubblici Italiani 7 % 1977	[illegible] 1/8
Lavori Pubblici Italiani 7 % 1947	94,—
Città di Milano 6,50 % 1956	[illegible],—
Montecatini 7 % 1937	111,—
Città di Roma 6,50 % 1952	[illegible]

Amsterdam, 6. — Il mercato che ieri era molto promettente ha ripiegato stamane per la quasi totalità dei titoli che alla chiusura segnavano in media da 3 a 4 punti in meno sui corsi di ieri.

Londra, 6. — L'intermezzo ferragostano è finito e la Stock Exchange si riapriva stamane. Le ordinazioni accumulatesi durante le ferie non risultano molto abbondanti ed i mercati non davano segno di soverchia attività. Le azioni elettriche e idroelettriche rimangono movimentate e così pure le azioni ferroviarie inglesi. Ma pochi altri titoli industriali ne seguono l'esempio. I titoli di Stato si mostrano in pratica al livello della settimana scorsa. Snia 18,9, 18,9. Cavi e Radio: preferenziali 94,9; ordinarie A 67,9; ordinarie B [illegible].

Il mercato dei cotoni

Liverpool, 6. — Chiusura cotoni. Ufficiale. Futuri Americani. Tendenza calma; gennaio (1930) p. 10,08; febbraio 10,07; marzo 10,11; aprile 10,13; maggio 10,11; giugno 10,13; luglio 10,14; agosto 10,09; (1929) 10,11; settembre 10,07; ottobre 10,05; novembre 10,04; dicembre 10,05. Futuri Egiziani. Tendenza calma; Sakel Fully Good Fair: ottobre p. 18,30; novembre 18,35; gennaio 18,38; marzo 18,60; maggio 18,67; luglio 18,90; Upper F. G. F.: ottobre 11,46; novembre 11,54; gennaio 11,70; marzo 11,88; maggio 12,00; luglio 12,07. Vendite della giornata cotone disponibile balle 5000.

Chiusura cotoni disponibili. Ufficiale. American Middling p. 10,34; Egyptian Sakellaridis F. G. F. 17, 18; Upper id. 11,45; M. G. Surtee F. G. 6,40; id. Broach id. 8,25; American Sind/Punjab id. 9,15; M. G. p. 1 Oomra id. 7,80; id. Bengal id. 6,48; id. Scinde id. 6,43.

New York, 6. — Chiusura cotoni. Disponibili: Tendenza calma; Middling 18,90; gennaio (nuovo contratto) 19,20-21; febbraio 19,30; marzo 19,37; aprile 19,45; maggio 19,53; giugno 19,50; luglio 19,57; ottobre 18,94; novembre 19,00; dicembre 19,10-11; agosto (vecchio contratto) 18,64; settembre 18,80; ottobre 19; novembre 19,08.

New Orleans, 6. — Disponibili: Middling 18,06; Futuri: ottobre 18,81-83; dicembre 19,00-01; gennaio 19,03; marzo 19,18; maggio 19,29.

Stato Civile di Torino

6 agosto 1929.

MATRIMONI: Cecchi Ugo con Bergna Olimpia.

NASCITE: maschi 13, femmine 18.

MORTI: Bianchini Emilio di Giuseppe, di anni 1, di Torino, strada Barilbaudia, 100 — Cioccani Maria fu Enrico, id. 84, di Napoli, agiata, via Moncalvo, 17 — Rossi Luigi fu Girolamo, id. 73, di Padova, pensionato, strada Val Pattonera, 50 — Migliore Ida fu Andrea, id. 48, di Piasco, impiegata, strada della Viassa, 100 — Serra Maurizio fu Giovanni, id. 71, di Verolengo, cameriera, via Monginevro, 96 — Demarchi Maria m. Sarzotti, id. 31, di Carrù, contadina, corso Vinzaglio, 60 — Runcaso Felice di Lorenzo, di mesi 1, di Torino, strada Vercelli, 190 — Portigliatti Mario di Augusto, di anni 36, di Avigliana, magazziniere — Gianudi Carlo fu Carlo, id. 67, di Torino, stuccatore — Lanteri Giorgina di Giovanni, id. 10, di Torino, cioccolataia — Forneris Luisa di Pietro, id. 49, di Boscomare, casalinga — Zaccone Nicola fu Domenico, id. 73, di Catanzaro, operaio — Raitini Angelo fu Giuseppe, id. 40, di Novara, falegname — Briccarello Michele id. 38, di Torino, salumiere — Digiovine Maria di Luigi, di mesi 4, di Lucera — Zirino Lucia di Rosario, d'anni 1, di Torino.

Nati morti 5; a domicilio 5, negli ospedali, istituti, ecc. 14. Non residenti in questo Comune 1.

CURZIO MALAPARTE, Direttore resp.

Le Famiglie Ciochetti e Mina, profondamente commosse per le indimenticabili dimostrazioni di affetto ricevute in occasione della dolorosissima perdita del loro adorato

Giovanni Ciochetti

nella impossibilità di farlo singolarmente, ringraziano col presente e dal più profondo del cuore, tutte le Autorità e Cittadinanze di Castelnuovo Nigra e Castellamonte, che tributarono al carissimo Estinto solenni onoranze.

Ringraziano pure vivamente gli impiegati, capi ed operai dell'Impresa Costruzioni Giov. Ciochetti e Figli ed i Cittadini di Mormanno (Cosenza) che nel giorno dei funerali si associarono al loro strazio con Funzioni Religiose.

Con eguale gratitudine ringraziano gli amici e le Ditte che vennero da altre località oppure inviarono scritti o fiori, assicurando a tutti imperitura riconoscenza.

Genta - Tel. 46-018 - Primo Stab. Pompe Fun.

La Famiglia del compianto

Cav. Francesco Giordano

commossa ringrazia quanti in Ceresole Reale ed in Torino con intervento personale e con scritti si unirono al suo profondo dolore e resero tributo d'affetto al carissimo Estinto.

Genta - Tel. [illegible] - Primo Stab. Pompe Fun.

APPENDICE DELLA STAMPA (14

Il banchiere ladro

ROMANZO

di ARMANDO LAPOINTE

Era la prima volta, dopo il suo matrimonio, che Mina trovavasi in faccia ad un uomo che non fosse suo marito, e in quella specie d'intimità che nasce presto fra commensali; era anzi la prima volta che ella si trovava davanti ad un uomo veramente giovane, ad un uomo che avesse ancora illusioni, entusiasmi, ad un uomo le cui labbra non fossero ancora state macchiate dalla menzogna, che parlasse secondo l'impulso del cuore e lo slancio di un'anima grande e generosa.

Perciò Mina, commossa, cogli occhi socchiusi e il seno palpitante, ascoltava la parola d'Arturo, quella parola leale e franca che spiegava così bene i sogni e le speranze di lui, che diceva di credere alla probità, alla virtù, all'amicizia, all'amore. Sola col conte di Prévodal, ella si sarebbe certamente lasciata andare a dividere quegli entusiasmi, a manifestare le sue impressioni. Ma imbarazzata, timida sotto lo sguardo del marito, ella si accontentava di ascoltare, silenziosa, di sorridere, ogni tanto, tristemente, perchè in quei momenti un confronto involontario si presentava alla sua mente, ed ella si domandava perchè il buon Dio non le aveva dato, per la festa della sua giovenitù, un compagno simile a quell'uomo.

Ma ciò che la sorprendeva grandemente era che suo marito pareva dividere tutte le idee del signor di Prévodal. Senza rendersi ben conto di quel che provava, Mina aveva il presentimento della parte odiosa che Roberto faceva; tuttavia ella respingeva quella specie di presentimento come un'ingiuria, come colpevole sospetto che non doveva trovar posto nel suo pensiero. Se nel passato Roberto aveva avuto dei torti, tutto, nella sua condotta, dimostrava adesso che egli voleva farli dimenticare; e poi ella aveva perdonato e le sue diffidenze erano adesso assolutamente ingiuste.

Quel ragionamento intimo la tranquillizzò. Felice di trovare in suo marito qualità che non supponeva in lui, ella spinse la fiducia sino a credere alla veracità delle sue parole.

Roberto, che leggeva sul viso della candida Mina anche i suoi pensieri, si accorse benissimo della commozione che le faceva palpitare il cuore in certi momenti; un altro uomo in sua vece avrebbe concepito timori, apprensioni, gelosia forse; ma egli non si sentì punto preoccupato: egli era sicuro e superiore a quelle piccole debolezze, e chissà che il suo cervello già non elaborasse qualche progetto odioso nel quale sua moglie avesse ad avere la sua parte.

Perfettamente tranquillo, al tocco s'alzò e si scusò col suo invitato di non poter trattenersi di più perchè aspettato alla Borsa.

Arturo si alzò a sua volta e pregò la signora Dachet d'inscriverlo sul suo «carnet» per una danza.

L'innocente uscì dalla palazzina del banchiere innamorato pazzo di Mina.

— Che cosa ne pensi del conte di Prévodal? — domandò Dachet a sua moglie.

Mina arrossì leggermente.

— E' molto simpatico, — ella rispose, — e l'ho inteso con piacere applaudire alle sue generose idee.

Roberto sorrise. Quante cose in quel sorriso!

— A stasera, mia cara.

Mina gli porse la mano.

— Grazie — egli aggiunse, — sei deliziosa stamane.

Mina, rimasta sola, stette a lungo a pensare...

A suo marito o ad Arturo di Prévodal?

VIII.

Era un giovedì il giorno del ballo in casa Dachet. Alle dieci di sera, nel salotto elegante di un ricco appartamento della casa situata in faccia a quella abitata dal conte di Prévodal, in via Vaugirard, si trovavano riunite tre persone: una giovinetta che, aiutata dalla cameriera, procedeva alla sua «toilette» da ballo, e una signora di trentacinque o trentasei anni, già abbigliata, sorridente dolcemente alla fanciulla, la quale non era altro che la bella bruna salutata da Arturo l'indomani del suo arrivo a Parigi.

La sua «toilette» era compiuta. Impossibile di vedere una più graziosa, più fresca, più adorabile fanciulla. Era davvero il delizioso bottone di rosa, il vero fiore di gioventù, la speranza dell'avvenire che nè le passioni umane nè le vicissitudini non hanno ancora scolorito: era la grazia perfetta, la bellezza verginale in tutto il suo splendore.

Quella fanciulla si chiamava Elisa Desprez e la signora che, sorridente, la contemplava, che godeva della sua gioia, della sua felicità, era la signora Carla Desprez, sua madre.

La signora Desprez aveva trentacinque anni, ma non ne dimostrava più di trenta, tanto la sua bellezza era rimasta pura ed intatta. Eppure ella aveva sofferto molto e molto pianto da oltre sedici anni. La dolorosa separazione che l'aveva lasciata sola in Francia con sua figlia un anno dopo il suo matrimonio, quando il marito che adorava come un Dio aveva dovuto lasciarla per assicurare l'avvenire dei due esseri che gli eran cari, aveva spezzata la sua vita. Il suo cuore, di poi torturato dall'inquietudine, dal dolore, dalle preoccupazioni, era stato colpito da una di quelle malattie terribili che non hanno sintomi apparenti, ma che una commozione violenta basta per rendere mortali.

Si può facilmente immaginare quale doveva essere il dolore provato dalla signora Desprez, quando, ogni due anni, dopo tre mesi passati in seno alla famiglia, suo marito la lasciava di bel nuovo per tornare al Brasile. A più riprese ella lo aveva supplicato di condurla con lui; Carlo Desprez aveva sempre rifiutato, temendo d'esporre le due creature che amava più di tutto al mondo al clima, alle malattie di quei paesi.

La signora Desprez s'era rassegnata e, trovando in sua figlia il ritratto vivente del marito, aveva riportato su Elisa tutto l'ardente amore del suo cuore, consacrandosi completamente alla delicata e santa missione di farne una donna saggia e compita. Durante la lontananza di suo marito ella era vissuta sempre ritiratissima, non mantenendo relazioni che colla famiglia Regimbal, relazioni cui la posizione di suo marito nella Casa Regimbal rendevano necessarie.

Del resto, ella era ben compensata delle sue cure, della sua devozione per Elisa; la fanciulla non solo amava la madre con tutto il suo cuore, ma aveva per lei un vero culto, un'adorazione.

Quella sera Elisa Desprez era raggiante; ma non era soltanto il piacere di andare al ballo che la faceva tanto felice: la sua gran gioia aveva un altro motivo, un motivo che ella credeva ben celato in fondo al suo cuore, ma che sua madre facilmente indovinava.

Elisa amava ed era amata! Ella era quasi fidanzata, ed a braccio del suo bell'innamorato ella doveva fare la sua entrata nei saloni della signora Dachet; con lui ella doveva ballare la prima quadriglia e molte altre!

V'è, per una fanciulla, felicità paragonabile a quella?

Nell'epoca del suo ultimo viaggio in Francia, due anni innanzi, Carlo Desprez aveva condotto da Elisa un giovane di ventitrè anni, chiamato Paolo di Maisonneuve. Il padre di Paolo di Maisonneuve, ingegnere al servizio del Governo, era morto al Brasile. Abitava la provincia di Goyaz, la più ricca di tutto l'impero in cave di diamanti, nel centro della quale Carlo Desprez viveva nove mesi dell'anno. Dopo la morte del signor Maisonneuve, il rappresentante della Casa Regimbal, che aveva contratto grandi obbligazioni coll'ingegnere, aveva proposto a suo figlio di ritornare in Francia con lui.

— Debbo molto a vostro padre, — gli aveva detto, — gli debbo anche la vita, perchè senza lui avrei trovata la morte sul rio Tocantin. Qui non posso pagare il mio debito di riconoscenza, ma in Francia, a Parigi, ho amici ricchi, ho molte relazioni e sono sicuro che, aiutato da me, appoggiato dai miei amici, riuscirete a trovare la posizione onorevole che non trovereste qui.

Paolo Maisonneuve, annoiato molto di vivere al Brasile, accettò con gioia la proposta di Desprez e venne con lui in Francia.

(Continua)

Vita finanziaria e commerciale

Borsa di Torino

Torino, 6. — La poca attività della riunione di stamane è stata più che altro rivolta al Credito Italiano che riprendendo l'ascesa si è spostato da 842 all'apertura a 849 in chiusura. Anche sulle Fiat si è avuto un accenno di maggiore attività e di sostenutezza. Migliori pure le Meridionali, Terni, Sidgs, Bonifiche e Beni.

Titoli quotati ufficialmente [illegible] prossimo:

TITOLI	contr.	Mass.	Min.	Chius.
Rendita 3,50 %	—	—	—	68 50
Id. id. cont.	—	68 90	—	68 90
Consolidato 5 %	—	79 80	79 75	79 80
Id. id. cont.	—	79 80	—	79 80
S. Paolo 5 % c.	—	432 —	429 —	432 50
Banca Italia c.	—	—	—	1915 —
Banca Comm.	100	1300 —	1389 50	1390 —
Credito Italiano	4000	848 —	840 —	854 —
Banco di Roma	—	—	—	118 —
Naz. di Credito	25	847 —	—	548 —
Consorzio Mob.	—	—	—	870 —
B. Italbeit	—	—	—	450 —
Mediterranea	50	739 —	—	738 —
Meridionali	325	1150 —	1150	1154 —
Rubattino	—	—	—	513 —
Sabaudo	—	—	—	956 50
Cosulich	600	100 —	—	100 25
N. A. I.	—	—	—	180 —
Italiana Gas	500	943 50	943 —	943 —
Id. id. cont.	900	—	—	943 —
Snia	150	980 —	968 50	980 —
E. A. I.	900	940 —	—	749 —
Sip	300	150 50	150 —	150 75
Terni	50	410 —	—	410 —
Sist	150	131 50	131 —	131 75
F. C. E.	—	—	—	176 —
Savigliano	—	—	—	330 —
Nebiolo	—	—	—	304 —
Tedeschi	—	—	—	198 —
Off. Moncenisio	—	—	—	24 50
Fiat	2700	543 50	540 —	543 25
C. I. R.	—	—	—	130 —
Amisia	—	—	—	904 —
Schiaparelli	175	102 50	101 —	102 50
Montecatini	150	251 50	—	251 50
Miro Lanza	—	—	—	70 50
Acqua Potabile	50	372 —	—	372 —
Florio	—	—	—	117 —
Unica	—	—	—	100 —
Valli Lanzo	—	—	—	175 —
Viscosa	400	88 50	—	87 75
Chatillon	275	234 50	—	234 50
Varedo	150	47 50	—	47 50
Scotti e C.	—	—	—	258 —
Bonifiche	150	505 —	504 —	504 —
Beni Stabili	—	—	—	684 —
Cranetti	60	95 —	—	95 —
Pittaluga	—	—	—	40 75
CAMBI				
Parigi	—	—	—	74 94
Svizzera	—	—	—	368 05
Londra	—	—	—	92 79
New York	—	—	—	19 10

Borse italiane

TITOLI	Milano	Genova	Roma	Trieste
R. Ital. 3,50%	68 90	68 40	68 70	68 65
Id. contanti	—	—	68 975	—
Consol. 5%	79 80	79 75	79 825	79 75
Id. contanti	—	79 875	79 50	—
Ob. Ven. 3,50%	—	72 50	72 70	72 80
BANCARIE.				
B. Italia	1905 —	1905 —	1906 —	—
Comm. Italiana	1390 —	1389 —	1387 —	1390 —
Naz. Credito	550 —	550 —	550 —	550 —
Banco Roma	118 —	118 —	118 50	118 —
Cred. Italiano	854 —	857 —	856 —	857 —
Cred. Marit.	500 —	500 —	501 —	—
Cons. Mob. Fin.	[illegible]	859 50	[illegible]	—
Comm. Triest.	—	—	—	465 —
TRASPORTI.				
Ferr. Mediterr.	737 —	738 —	—	—
Id. Meridionali	1150 —	1150 —	1159 —	1142 —
Rubattino	513 —	515 —	514 —	—
Lib. Triestina	140 —	136 —	140 —	137 —
Cosulich	99 —	99 —	99 —	99 —
Lloyd Sabaudo	—	287 —	—	—
Nav. Alta Italia	—	180 —	—	—
MANIFATTURE.				
Chatillon	235 50	—	234 —	—
Lin. Can. Naz.	287 50	—	—	—
Rossari Varzi	780 —	—	—	—
Snia	98 —	98 —	98 75	—
Varedo	47 —	—	47 25	—
MINERARIE E METALLURGICHE.				
Ansaldo	145 —	144 75	145 —	—
Ilva	307 50	306 —	307 —	—
Elba	50 —	50 —	50 50	—
Montecatini	251 —	251 —	250 50	—
Monte Amiata	306 —	305 50	305 75	—
MECCANICHE.				
Breda	183 —	—	—	—
Fiat	543 50	541 —	548 50	—
Isotta	229 —	—	—	—
Dalmine	189 50	—	—	—
ELETTRICHE.				
Edit	347 50	348 —	—	—
Edison	670 50	—	—	—
Sip	150 —	156 —	—	—
Marconi	—	—	300 —	—
Terni	409 —	408 —	408 50	—
Un. Esercizi	114 50	118 50	—	—
Lomb. (Vizzola)	950 —	—	—	—
ALIMENTARI.				
Distillerie Ital.	143 —	147 —	—	—
Raff. Lig.-Lomb.	770 —	772 —	—	—
Eridania	485 —	486 —	488 —	—
AGRICOLE E IMMOBILIARI.				
Addis	5 60	5 70	—	—
Fondi Rustici	184 —	—	185 —	—
Imm. Fondiaria	—	—	149 —	—
Bonifiche Ferr.	505 50	—	504 50	—
Beni Stabili	600 —	603 —	601 —	—
DIVERSE.				
Ammi. Generali	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pirelli	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gas Torino	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Miro Lanza	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CAMBI.				
Francia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Svizzera	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Londra	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
New York	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Berlino	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vienna	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bucarest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgio	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Spagna	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Praga	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Budapest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Albania	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgrado	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Olanda	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Norvegia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Atene	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Medie Concordati e Cambi. — Roma, 6. — [illegible]

Borse estere

Parigi, 6. — [illegible]

Budapest 97,97,50; Belgrado 976; Sofia 671; Bucarest 617; Atene 375 3/8; Costantinopoli 10,15; Austria 34,43; Varsavia 43,97; Buenos Aires (peso oro) 47,21; Rio Janeiro 5,87; Yokohama 92,81.

Ginevra, 6. — Chiusura cambi: Italia 27,18; Francia 20,30,25; Inghilterra 25,22; New York 5,10 7/8; Belgio 72,25; Spagna 76; Olanda 208,20; Germania 123,66,25; Austria 73,22,50; Svezia 139,12,50; Norvegia 138,50; Danimarca 138,47,50; Bulgaria 375; Cecoslovacchia 15,37,50; Ungheria 90,77; Jugoslavia 9,12,50.

New York, 6. — Apertura cambi: Roma 5,23; Londra 4,85 7/32; Parigi 3,91,75; Bruxelles 13,90; Madrid 14,62,50; Berna 19,24; Amsterdam 40,08,50; Berlino 23,83,25.

Vienna, 6. — Chiusura cambi: Italia 37,18,25; New York 7,08,55; Parigi 27,75; Romania 420,95; Bulgaria 515,25; Jugoslavia 12,44,25; Berlino 168,84; Svizzera 136,28; Amsterdam 283,90; Praga 20,96,75; Budapest 123,74; Varsavia 79,42; Londra 34,38,75; Belgio 98,815.

I primi dati sul raccolto dei bozzoli nel 1929

Milano, 6 notte.

L'Ente Nazionale Serico e l'Associazione Serica Italiana comunicano i seguenti dati circa il raccolto bozzoli 1929 in Italia: «Dalle prime indagini statistiche effettuate dall'Ente Nazionale Serico e dall'Associazione Serica Italiana sotto gli auspici dell'Istituto Centrale di Statistica, si può già rilevare che il raccolto bozzoli di questo anno è stato pressochè uguale a quello del 1928 e cioè si aggira sui 52.500.000 chilogrammi.

«Si può inoltre rilevare che vi è stata una leggera diminuzione nel quantitativo di seme allevato, circa 910 mila once contro 925.000 nel 1928, e che quindi se il raccolto non ha subito pari diminuzione lo si deve ad una maggiore resa per oncia di seme dovuta alla stagione particolarmente favorevole. Si nota la continuazione del fenomeno della diminuzione degli allevamenti in alcune regioni e particolarmente in Lombardia, a malapena bilanciata dall'aumento di produzione della Venezia propria e della Venezia Tridentina, ove quest'anno si sono avuti dei rendimenti altissimi. I dati esatti definitivi saranno resi noti non appena terminati i necessari controlli sulle denunce ricevute dalle Cattedre Ambulanti di Agricoltura e dai Comuni».

Fallimenti

TORINO - [illegible] Ferrovia, falegname, via Tiana, 4; con sent. 3 corr. retrodatata cessazione pagamenti al 9 luglio 1928. — **Caponi Lorenzo**, calzoleria, via Stradella, 43; ist. propr., sent. 3 corr.; giud. deleg. cav. Ponza Carlo di San Martino, curat. provv. rag. Zola Emilio; prima adunanza 22 corr., ore 14.30, verifica crediti 18 settembre ore 14.30; giorni 20 presentazione titoli. Attivo L. 4000; passivo L. 28.180,35. — **Serroni Giulio**, già ditta corrente in Mathi Canavese, tessuti; ist. propr., sent. 4 corr.; giudice deleg. cav. Ponza di San Martino Carlo; curat. provv. avv. Vannelli Ettore; prima adunanza 22 corr. ore 14.30, verifica crediti 18 settembre ore 14.30; giorni 20 presentazione titoli. — **Del San Francesco**, ottica e fotografia, via Baretti, 22; ist. propria, sent. 3 corr.; giudice deleg. cav. Ponza di San Martino Carlo, curat. provv. rag. Zola Emilio; prima adunanza 22 corr., ore 14.30, verifica crediti 18 settembre ore 14.30; giorni 20 presentazione titoli.

Dichiarazioni fallimentari:

ALESSANDRIA - Bardone Garibaldi, generi alimentari, Pozzolo Formigaro. — **ANCONA** - Crivellini Armando, trasporti, Senigallia; Lostardi Renato, articoli elettrici, Fabriano. — **BENEVENTO** - Jannarone Angelo e Gerardo, azienda agricola, Ariano di Puglia. — **BOLOGNA** - Pollastrini Luigi, pellami e calzature. — **CUNEO** - Giordano Battista, commerciante, Robilante. — **GENOVA** - Canale e Sabora, d'ufficio; Ferrando Tranquillo e Figli, Rossiglione. — **MANTOVA** - Barasei Fernando, tessuti, Moglia di Gonzaga; Tedeschi Iginio e Filsi Jole, vini, Marcaria. — **PIACENZA** - Marasei Giuseppe e Angelo, granaglie, Borgonovo. — **REGGIO EMILIA** - Bagnoli Giuseppe, mulino, Quattro Castella; Giaroni Leonardo, legnami. — **SPEZIA** - Maresalli Teresa [illegible], Buzzano generi alimentari, Pontremoli; Bella Marco, mercerie, Lerici.

MERCATI

BIELLA, 5. — Animali da cortile e uova: Galline al Kg. da L. 9 a 9,50; Polli da 10 a 12; Conigli da 4,50 a 5; Piccioni da 3 a 3,50; Uova alla dozzina da 6 a 6,50. — Verdura: Patate al Kg. da L. 0,60 a 0,80; Cipolle da 0,60 a 0,70; Cavoli da 0,70 a 0,80; Carote da 1 a 1,05; Pomidori da 1 a 1,05; Peperoni da 1 a 1,15; Aglio da 3 a 3,50; Sedani da 3 a 3,45 alla dozzina; Fagioli verdi al Kg. da L. 1,40 a 1,60; insalata da 0,80 a 1,10. — Frutta: Pere al Kg. da L. 0,80 a 1,10; Uva da tavola da 2,50 a 2,80; Pesche da 2,50 a 2,80; Susine da 1,15 a 1,40.

CHIERI, 6. — [illegible]

NOVARA, 6. — [illegible]

ASTI, 5. — [illegible]